Deniz mecmuası

Üç ayda bir çıkarılır.

Yazı işleri Genelkurmay IX. Deniz şubesince yapılır.
İdare işleri İstanbul Deniz matbaasınca görülür.

Senelik abone bedeli **80** kuruştur.

Cilt 48 — 1 - İkincikânun - 1936 — Sayı 339

İçindekiler



1936

Meslekî makaleler

Marine Rundschaudan

Çeviren
Dz. Kur. Bnb. RIDVAN KORMAN

Basra körfezinin önem ve değeri

Basra körfezi dediğimiz zaman aklımıza bazı esatirde beraberce gelir. Binbir gece hikâyeleri, Sind hamamları, gemiciler, Harunerreşit, Bağdat ve Basranın hazineleri, İran devletinin azameti hatıramızda canlanır. Hakikati halde bugün bu körfez tenha kayalık sahilleri, yakıcı sıcak rüzgârları, kum fırtınaları ve insafsız güneş çarpmalarile tabiatin en vahşi ve insan elile daimi olarak pek az düzeltilmiş bir diyardır.

Fakat buna rağmen Basra körfezi tarihte Orta Asya siyasasının daima mihverini teşkil etmiştir. Bu körfezin beşerin tarihindeki mevkii çok eskidir. Yerinin doğu ile batı arasındaki ana muvasala yolunun ortasında bulunması ona medeniyetin başlangıcında sureti mahsusada önem kazandırmıştır. İhtimalki bu körfez Sümerler, Asuriler, Babilliler ve Halderler gibi eski kavimlerin gemi seyrüseferleri tecrübelerine sahne olmuştur. Bundan başka yine bu körfezin eski devirlerden beri kendi mıntakası, yani doğu illeri, haricindeki ülkelerle de bağlılığının bulunduğu zannolunmaktadır. Basra körfezi, Büyük İskenderin ordularına ve onun amiral Rearchos komutasındaki filosile Milâttan önce 325/26 senelerinde Hindistandan Fırata gidişine sahne olması ve bu seferin tarihte malûm ilk büyük deniz seferi bulunması itibarile de dünya tarihinin malı olan hadisata şahit olmuştur. Bu körfezin sahilleri büyük devletlerin doğuş ve inkırazının ve 15 inci asırdan 18 inci asra kadar denizci Avrupa devletleri ile buralardaki egemenlerin mücadelesinin şahididir.

Çok eski devirlerden elimize geçen bilgiler pek bol değildir. Bu devirlere ait bildiklerimiz ancak Batlamyos, Strabo ve Pilinius'a münhasır kalmaktadır. Bundan sonra bu körfezde geçen hâdiseleri örten perde yavaş yavaş kalkmaktadır. Arap

ve acem coğrafyacıları ve araştırıcıları 9 uncu asırdan 17 inci asra kadar bu körfezin çevresinde yaşıyan ulusları tasvir ediyorlar ve bu ulusların tecimlerinin orta ve cenubi Asya ile şimali Afrika ve cenubi Avrupayı öğrendiklerini bildiriyorlar.

12 inci asırda Fars eyaletinde deniz kenarında bir liman olan Siraf « bugün Tahire » şehri muazzam sarayları ile en önde gelmektedir. Bundan sonra tecimin gittikçe parlıyan bir kaynağı olarak Quais adalarından ayrılıyor ve 14 üncü asırda ise bu önemli mevkiini, ana tecim limanı olması itibarile, « Hürmüz »e terke mecbur oluyor. Hürmüzün yeri daha müsaittir, çünkü o zamanlar arapların tarassut ettiği garp ile olan tecimde yalnız Basra körfezi ve Fırat yolunu almakla kalmıyor aynı zamanda Kızıl denizi de kendine çekiyordu. Bu her iki yoldan cenubi Asyanın ve Afrika Sudanının istihsalâtını Levantenlere ulaştırıyordu. Siyasi güçlükler zaman zaman bu yolları kapatmışlardır. Sokotra adasında ve sahillerin diğer kısımlarındaki korsanlıklar daimi bir tehlike teşkil etmekte idi.

15 inci asırda Venedik ve Ceneviz cumuriyetleri şark ile geniş alışveriş yapmışlardır ve bu tecimi de bittabi korumak mecburiyetinde kalmışlardır. Bu devletler kuvvetlerini kaybettikleri zaman Türklerin ve Mısır memlûklerinin düşmanlıkları ve korsanlıkları daima kuvvetleşmişti. Bu sebepten Hint Okyanusuna güçlüğe uğramadan yeni bir giriş yolu teminine ilk önce muvaffak olan milletler bundan büyük kazançlar elde edeceklerdi. Bu millet Portekizler oldu. 1498 de Vaskada Gama Kap yeni yolunu bulunca Basra körfezinin tarihi yeni bir safhaya girdi. Basra körfezine de ilk olarak ayak basan 16 ıncı asır başında Portekizler olmuştur. Büyük Albuquerque Hürmüzü aldı ve Umman sahilinde bazı yerleri işgal etti ve bu suretle Portekizler körfezin iç kısmına da egemen oldular.

Bu aralık İngilterede şarki Hindistan kumpanyası doğdu, bu kumpanya da İranla tecim yapmak istiyordu. Bu kumpanya Umman denizinde Jask'da tesisat vücude getirmeğe muvaffak oldu. Acemler Hürmüzü Portekizlerden tekrar geri aldılar. Zira, İngiltere ile Portekiz sulh halide bulunmasına rağmen, şarki Hindistan kumpanyasına mensup bir tecim filosu acemlere yardım etmekte idi. 1622 de portekizler Basra körfezinden, bir daha geri dönmemek üzere, tardedilmiş bulunuyorlardı. İşte bu hareketle Basra körfezinde gelecek asırlar için Britanya tecimel üstünlüğünün temeli atılmış oluyordu.

17 inci asrın başında bu körfezde holandalılar gözüktüler ve uzun bir müddet ve muvaffakıyetli bir surette ingiliz üstünlüğünü münaziünfih bıraktılar. Ancak 1766 da Kharag adası üzerindeki son şirketlerinin acemler tarafından tahribinden sonra bu suları terkettiler.

Bu hâdiseler esnasında buradaki arazi en önemli üç devletin egemenliğinde bulunmakta idi, şimali şarkde acemler, şimalde türkler ve cenupta da araplar.

Bu devletlerin her birisinin Basra körfezinde egemenlik sürdüğü devirler olmuştur. Sonunda Maskatın Umman arapları üstünlüğü elde tutmuştur. Bunların nüfuz ve kudretleri ta Afrika yalılarına, Zengibara ve hattâ Hindistana kadar ulaşmakta idi. Bunların deniz egemenliklerinden ilk defa 16 ıncı asrın sonlarına doğru bahsedilmekte idi. Bu egmenlik uzun bir müddet korsanlık ve esir tecimi adları ile örtüldü. Şarki Hindistan kumpanyası Hindistanda egemenliğini tesis ettikten sonra bu belâ ile uğraşmağa mecbur kaldı. Zamanla deniz korsanlığı ve küçük egemenler arasındaki kavgaları bastırmağa muvaffak oldu. Bugün buralarda hüküm süren intizamı evvel emirde şarki Hindistan kumpanyasına ve bilâhare Hindistan ve Britanya hükûmetine borcluyuz. İngiltere burada deniz polisliği yapmış, mesahalar icra etmiş, fenerler ve şamandıralar koymuş, silâh ithalini kontrol altına almış ve arap egemenlerle mukaveleler yapmış ve bu suretle uzun zamandanberi Britanyanın Hindistan siyasasının temelini teşkil eden kendi egemenlik nüfuzunu emniyete almıştır. İngiltere deniz korsanlarının başlarından « Trucial chiefs of oman » ı son yüzsene içinde denizde düşmanlıktan çekinmeğe ve İngiltereyi egemen ve hâmi tanımağa mecbur etmiştir.

1813 te şarki Hindistan kumpanyasının inhisarı nihayet bulmuştu. Bu tarihten itibaren körfezdeki siyasal hususların idaresini Hindistan hükûmeti deruhde etti. 19 uncu asrın son-

larına doğru Basra körfezinde tekrar yekdiğerine rakip menfaatler baş gösterdi.

Birinci Napoleon devrinde bu mıntakada nüfuz tesisine uğramış ve Maskatta ingilizlerinkine müşabih bir vaziyet temin etmiş olan fransızlar 1895 te burada bir kömür merkezi tesis etmek istiyorlardı. Kezalik Rusya da kendi nüfuzunu büyültmek istiyordu ve bu sebepten teciminin başlangıç noktası olarak körfezde bir « Sıcak su limanı » seçmek vazifesile komisyonlar gönderdi ve devlet tarafından himaye gören gönüllü filodan Karadenizle Basra körfezi arasında bir vapur hattı tesis olundu. Türkiye, körfezin garp kıyılarındaki arap egemenleri himayesi altına aldı ve Elhassa, Bahreyn adaları ve hattâ Küveyit ve Umman üzerinde egemenlik iddia etti. Almanya, İngiltereden çekinmek suretile takip ettiği şark « Şarka nüfuz » siyasası dolayısile Şimal denizinden acem « Basra » körfezine kadar devam eden tecim yolunu Bağdat demiryolunu inşa suretile temin etmek istiyordu. İngiltere, türklerin itirazlarına rağmen, buna Bahreyn adalarına egemenlik ve himayesini ilân etmek suretile cevap verdi ve bilhassa Küveyte el attı.

Basra körfezinin şimal kısmındaki bu iki mevki şarktaki Ummana müşabih bir anahtar vaziyeti teşkil ediyordu. İngiltere Basra körfezindeki durumunu yeniden tehlikede gördü ve Hindistanı yandan tehlikeye maruz buldu. 1903 Mayısında Lord « Lansdown » parlâmentoda: « Basra körfezinde bir diğer devlet tarafından bir donanma üssülharekesi veyahut müstahkem bir liman vücude getirilmesini Britanya menfaatleri namına çok ciddi bir tehlike olarak görmekteyiz ve buna hiç şüphe yok ki bütün vasıtalarımızla karşı koyacağız » diye beyanatta bulunmuştu ve **bu esas bugün de hâlâ caridir.**

Bundan sonra Büyük harbe kadar da bu körfez büyük bir rol oynamıştır. Büyük Britanya, alman tehlikesinin kendisini ciddi tehdit eder gördüğü anda [1] bu tehlikeye karşı koymak için de kâfi siyasal tedbirler aldı. 1902 de İngiliz - Japon ittifâkı aktolundu.

Bu ittifakla Japonya Rusyaya karşı hareketinde gerisinin serbestisini kazanmış oluyordu. 1904 de Fransa ile şimali Afrika üzerinde anlaştı, bundan sonra 1907 de İrak üzerinde İngiliz - Rus uzlaşması yapılarak İran, şimalde ruslar, ortada bir bitaraf mıntaka ve cenupta ingiliz mıntakası olmak üzere üç nüfuz mıntakasına ayrıldı. Bu suretle rusların Basra körfezine inmesinin de önü alınmış oldu.

Büyük harpte ingilizlerin Basra körfezindeki durumu ciddi surette tehlikeye düştü. Bu körfezin şimal ucunda ve en mühim yağ membalarının hemen yakininde Almanya ve Avusturyanın müttefiki Türkiye bulunmakta idi. İran bitaraf kalmıştı, fakat müttefiklere mütemayildi. Gerek askerî ve gerek siyasal durum İngiltereyi Hindistan tecimini korumağa icbar eylemekte idi. Basra körfezi her devirde Hindistanın ileri karakol durumundadır. Büyük harbin ön Asyaya sirayeti, bütün müslümanların halifesi ile en büyük islâm devletinin İngiltereye düşman olması, nüfusunun dörtte birini islâmlar teşkil eden Hindistanda Britanyanın satvet ve haşmetine dokundu. Bu itibarla Büyük harp siyasalı, dinî ve manevî bakımdan ciddi endişeler uyandıran aksi tesirler husule getirmiştir. Türklerin ve almanların Acemistana doğru ilerlemeleri, orada bir panislâmizim ayaklanması ve bu hareketin Efganistandan şimali Hindistana sıçraması gayesini güden bir taarruzu ihtiva edebilirdi. Bu ihtimal Britanya hükûmetini bir kolorduluk Hindistan kuvvei seferiyesini 1914 te Basraya göndermeğe mecbur bıraktı. Çok ağır fedakârlıkları istilzam eden ve beklenilmiyen neticeler tevlit edebilecek olan ve İngiltereye yeni mes'uliyetler tahmil eden bu ihtimal - daha o zamanlar Çanakkale harekâtını düşünmekte olan « Winston Churcill » in dediği gibi - hiç te bir meali hulyadan ibaret değildi. Bu arazi düşmana bırakıldığı takdirde, İngilterenin kendisine dost yapmağa uğraştığı Hindistan ve Arabistandaki müslümanlar ve dünyanın diğer devletleri bunu bir zâf olarak telâkki edeceklerdi. Bu sebepten İngilterenin Basra körfezinin

[1] İngiltere 19 uncu asrın başlangıcına kadar Rusyanın cenuba doğru genişlemesine karşı engel olmak üzere Almanyayı İran, Mezopotamya ve Basra körfezinde alâkalandırmağa uğraşmıştır. 1892 de İngiliz sefiri Bismarkı alman gemi seyrüseferlerini ve tecim âlemini bu istikamete sevketmesi için sıkıştırmıştır. (Sir Arthur Wilson) un « The Persian Gulf » undan.

şimalinde kâfi kuvvetle yerleşerek [1] düşmanının (Cihadı mukaddes) le tehdidinden çekinmediğini göstermesi lâzım geliyordu.



Büyük harbin neticesi Basra körfezinin durumunda büyük değişikliklere sebep oldu. Mütareke olduğu zaman İngilterenin buradaki vaziyeti çok kuvvetli idi. Rusya, Türkiye ve Almanya körfezden tamamile tecrit edilmiş bulunmakta idi. Maskattaki durumları ta 1914 e kadar ekseriyetle dostça olmıyan fransızlar İngilterenin müttefikı bulunmakta idi, İbnissuud da hâmisi olması itibarile müttefikı idi. ve orta Arabistanda ileri sürülmüş bir muharip olarak tâli kabailin kâffesini mağlûp etmişti. İngiltere Basra körfezindeki en önemli limanları muvakkaten

[1] 1915 te Mezapotamyada 2 Hind piyade tümeni ve 1918 nisanında ise bir ingiliz piyade tümeni, 5 Hindistan tümeni, 1 piyade tuğayı, bir süvari tümeni olmak üzere cem'an yekûn 448000 kişilik bir kuvvet bulunmakta olup bu miktardan muharip olanı 246000 insan, 61 süvari bölüğü ve 408 top vardı.

işgal etmiş bulunuyordu. Cenubi Acemistandaki egemenler Britanyanın komutası altında olarak cenubi İrandaki duruma egemendirler. Harp, körfez kıyısındaki arap egemenlerin ekserisini zengin etmişti.

Fakat bundan sonra aksitesirler başladı. Askeri işgale nihayet vermek iktıza ediyordu ve bununla beraber korkutucu bir para akını başladı, Rubye yüksek kıymetini kaybederek düştü, bu yüzden bir çok tecimerler müşkülâta duçar oluyordu, pamuk, deri, arpa ve buğday gibi körfez mıntakasının mahsulleri muvakkat bir zaman satılamaz oldu, yalnız inci piyasası, şimalî ve cenubi Amerikadan talebin artması sayesinde başlangıçta bundan müteessir olmadı.

İbnissuudun evvelâ komutanlığa ve sonra müttehit arap milleti hükümdarlığına - 5 milyon nufusa malik bir hükûmet, fakat Almanya, Fransa, Belçika ve Lüksenburgun heyeti umumiyesinden büyük bir çöl sahasına dağılmış - süratle yükselmesi büyük karışıklıklar husulüne sebep oldu. İbnissuut, Arabistan yarımadasındaki bütün kavimleri tek bir siyasal sistem altında toplamağa muvaffak olarak son devirlerde hiç bir arap emirinin yapamadığını yaptı ve ön Asyada daha fazla inkişafa ve İngiltereden daha bir çok şeyler elde etmeğe kabiliyetle bir devlet kurdu. Bu zeki ve iradeli emir müslüman âleminde daha bu gün tesiri ta Mısır, Acemistan ve Hindistana kadar ulaşan bir ünü haiz bulunmaktadır.

Kezalik Acemistan da artık eskiden olduğu gibi Rusya ile İngiltere arasında oynanan bir lâstik top değildir. Merkezdeki hükûmet memleketin istiklâli hususunda çok kıskançtır ve ingiliz siyasasının kendisini tehdit ettiğini hissederek uyanık davranmakta ve memleketi ecnebilerin tesirinden temizlemeğe savaşmaktadır. İngilizlerin en fazla kızdıkları, kendilerine karşı kin güden ulusseverliğin uyanmasıdır. 1920 / 21 de komutan olarak başa geçen ve 1926 da hükümdar olan general Rıza Şahı Pehlevi hanın idaresi altında iç işlerin pekleşmesi ile İran süratle ilerlemektedir. 1928 de kapitülasyonlar kaldırıldı. hattâ sağlam bir ilerlemeğe engel telâkki edilen şimal - cenup demir yolunun inşası, mali hususlar yağ istihsalâtı gibi ingiliz tesirlerinden o derece kurtulundu ki 1932 denberi İngiltereden

Avustralyaya işliyen İngiliz hava hattı « Imperial Airways » iniş mahalli olarak İranın cenup sahilindeki sahadan bile istifade etmeğe mezun değildir. İngiltere bunun üzerine Basra körfezinde Arabistan sahilinde Basra - Küveyt Bahreyn adaları, Umman sahilindeki Şaryah üzerinden Bülücüstandaki Gwardara yeni bir hat güzergâhı tesisine mecbur oldu. Buna mukabil Fransa ve Hollanda şark ile olan hava muvasalalarında evveldenberi güttükleri İran arazisi üzerinden geçen hava yolundan istifade etmektedirler. 1932 senesinde İran hükûmeti tarafından birdenbire 1901 de İngiliz - İran petrol şirketine verilmiş bulunan imtiyazın mali mahzurlar dolayısile hükmü olmadığı ilân edildi. Maahaza 1933 te İran için daha müsait şartlarla 60 sene müddetle bu imtiyaz tecdit olundu. Kezalik Basra körfezinin acem sahilindeki Bazidu (veyahut Bazidore), Kiçim adası ve Hürmüz boğazındaki Hanyam adası mevkilerindeki ingiliz üssülharekeleri 1935 te ingilizler tarafından terkedildi ve arap sahilindeki Bahreyn adalarına geçirildi. İşte böylece İranın satveti, komşularile ihtilâfta bulunmıyarak Türkiye ve Efganistanla dostca münasebetler tesis etmesi sayesinde yavaş yavaş kuvvetleşmektedir.

Acemistan ve Arabistandaki bu siyasal değişiklikler neticesi Basra körfezi istikbalde de devletlerin münasebetlerinde rol oynıyacaktır ve ehemmiyeti daha fazla artacaktır. Orta şark inkişaf etmektedir, orada her şey daimi bir akış ve oluş halindedir, tekâmül ve ilerlemesi için yeni imkânlar hâsıl olmuştur. Burada Hindistanın cenah vaziyeti ve ayni zamanda İngiltere devletinin petrol tedarikinin ana membaları bulunmaktadır.

İstikbalde hava seyrüseferlerinin alacağı önem ve yağın ilk safta gelen bir kuvvet membaı oluşu dikkat nazarına alınırsa Basra körfezi sahilleri ve bu körfez ile Akdeniz arasındaki kara köprüsü şark ile irtibat ve muvasalada mühim bir unsur teşkil edecek ve bu sebepten dünya siyasasının girdaplarına da daha kuvvetle çekilip karışacaktır. İşte bu sebeptendir ki İngiltere Habeş - İtalyan ihtilâfını muslihane bir surette halle ve Habeşistanda statusquo asnun muhafazasına uğraşmaktadır. İtalyanın Hebeşistana egemen olması ihtimali İngilterenin orta

şarktaki genel durumuna şiddetle dokunacaktır; zira mesele Hin Okyanusuna geçen dar bir geçidin tehlikeye maruz bulunmasıdır. Şu halde Basra körfezindeki ingiliz egemenliği işbu siyasal hâdiseye son derece bağlıdır.

Yazan: BÜRHANETTİN ALİ

Adriyatik denizinde eski ve yeni gerginlikler

Akdeniz havzasında, birçok tarihi hâdiseler doğuran bu deniz üzerinde tarihin kaydettiği zamanlardanberi karışık bir mesele: Adriyatik meselesi bariz bir ehemmiyet arzeder. Bu mesele ile beraber büyüyen komşu kıyılara egemen olmak hırsı garptan başlıyarak bugün için italyanların garp ve şark siyasalarında (Mare nostro [1]) diye güttükleri bir siyasal hedef olmuştur. Komşu kıyılara arazi üzerinde tutunarak egemen olmak için, vâsi Akdeniz politikasında, siyasal coğrafi hareketler eksik olmamıştır.

Akdeniz kıyıları için yapılan münazaalar Otranto boğazı önünde kalmıyarak iki devlet arasında zaman zaman bu sahada bir mücadelenin canlanmasile adeta, arsıulusal (beynelmilel) bir meselenin esasını teşkil etmiştir. Bu suretle Adriyatik Avrupanın mücadele sahnesi oldu. İtalya büyük harpte gözlerini Dalmaçya kıyılarına diktiği halde tarihte ilk defa olarak Dalmaçya birleşmesini temin etti. Ve bidayette ileri hareketini durdurdu.

Bir zamanlar şark kıyılarında iliryalılar, finikeliler ve yunanlılar yaşamışlar ve bu denizi kültür dağıtan bir yoldan daha ziyade bir tecim yolu olmak üzere kullanmışlardır. Bu yolda üstün bir siyasayı ancak romalılar zamanında görürüz. İliryalıların birleşmelerini zararsız bir şekle sokmak üzere yapılan harp silsilelerinde, romalıların bir dereceye kadar deniz siyasası güden ve Adriyatiği ihataya matuf olan bir tabii hareketine şahit oluruz. Böylece Roma bir harp filosuna malik olmaksızın bir zamanlar sevkulceyşi bir yol olarak Adriyatikten istifade etmiştir. Bunu takip eden zamanlarda romalılar tedricen kıyılardan iç memlekete nüfuz ederek iliryalılarla

[1] Bizim deniz demektir.

sonu gelmiyen harpler yapmışlar ve Dalmaçyayı kendi devletlerinin ayrılmaz bir parçası şekline sokmuşlardır.

Keza Adriyatik ülkelerinden birçok ulusların göç dalgaları da geçmiştir ki izlerine bazen tesadüf edilmektedir. Toprak ihtiyaçları dolayısile islâvlar, buralarını ellerine geçirmişler ve bu ülkeye cebren girmişlerdir. Anadan doğma zürra olan bu ulus buralarını ekip biçmeğe ve dolayısile tamamen yerleşme politikası takibine başladılar.

Bizans, Karlovenjin sülâlesi ve islâvlar arasında yapılan muharebeler düşmanlarını tamamen geri süremmemelerile beraber islâvların muhtariyet elde etmelerile nihayetlendi.

(Abbazzia) da alman toprakları Adriyatik sahillerine kadar dayandı. Eski Almanya hükûmeti mevcudiyetini muhafaza ettiği müddetçe cenuptaki bu deniz mahrecini daima elinde bulundurdu.

Karlovenjinlere ait ülkelerin bir denizden diğer denize kadar bağlanması ortaya boylu boyuna şimalden cenuba uzanan bir hudut çıkardı. Bilâhare fransızların Baltıkdenizile Adriyatik kıyılarına kadar genişlemesi ve üçlü ittifakın siyasal coğrafi hedefleri ve bugün için Macar - Lehistan yaklaşması hareketi müteaddit deniz mahreçlerine sahip olmak için yapılan mesainin göze çarpan birer misalidir. (Gömbüş) cenuptan şimale doğru uzanan bir devletler grupmanı yapmağa ve böylece de Baltık ve Adriyatik denizlerinin her ikisinde de mahreçler elde etmeğe çalışmaktadır.

Bin seneyi mütecaviz bir zaman macarlar tarafından kullanılan ve yüzlerce sene mukaddes Roma imparatorluğunun bir kısmını teşkil eden Hırvatistan ve İslovanya arazisinde bilâhare Avusturya - Macaristan teşekkül etmiş ve bir kısmında da sırplar toplanarak, sonradan teessüs eden büyük Sırbistan devleti meydana çıkmıştır ki sonradan onbeşinci asırda bu arazi türklerin eline geçmiştir. Adriyatik denizi etrafında yapılan mücadelelere Venedik te karışmıştır. Romalıların Akdenizde deniz egemenliği elde etmeleri tarzında venedikliler de araziyi çerçeveliyen kıyılara sahip olmaksızın Adriyatik egemenligini tesis ettiler. Kıyıların şekli ve adaların durumları

bu harekete uygun düşmüştü. Kilisenin nüfuzunu kullanmak suretile (papa üçüncü Aleksandr) 1177 milâdi senesinde Adriyatiği venediklilere egemenlik mıntakası olarak bağışlamıştır. (Venedikliler kuvvetlerini arttırdılar, İstanbulun ehlisalip orduları tarafından zaptını, venedikliler tarafından Zagrenin zaptı takip etti. Bu suretle venedikliler türklerle karşılaştılar. Ve Akdenizde bir mahreç temin etmiş oldular. Bundan sonra Adriyatiğin doğu kıyılarında Habsburg hükûmeti meydana çıktı. Ve Adriyatik üzerinde serbestçe seyrüsefer yapılmasını temin suretile veneuiklilerin bu deniz üzerindeki egemenliklerini ve satvetlerini baltaladı.

Büyük Napolyon zamanında buraları da karıştı. Doğu Adriyatikte İlirya eyaletlerinde üç renkli bandıra dalgalandı. Napolyonun şark imparatorluğu siyasal askeri emniyetlere muhtaçtı. Hemen ayni zamanda 1809 da yapılan Çanakkale muahedesile ilk defa olarak boğazların bütün devletlerin deniz kuvvetlerine karşı icabında kapanması arsıulusal bir hak alarak taahhüt olundu.

Avusturya, (Schönburnn) da yapılan muahede ile pek kısa bir zaman için Adriyatikten geri sürüldü. Fakat fransız dünya diktatörünün sukutile beraber yine Adriyatikteki eski nüfus ve egemenliğini tekrar elde etti. Milliyet müşkülleri islâv ve italyanların oyun harici edilmelerile hallolundu. Fakat denizlerde bir mahreç elde edilmesi hususunda sırpluların devamlı olarak maruz kaldıkları güçlükler Sırbistanın Avusturya Macaristana karşı hasmıcan kesilmesini ve geniş bir Balkan siyasası güdülmesi suretile birinci Balkan harbi sonunda Adriyatikte bir mahreç elde etmesini mucip oldu.

Alman ve italyan ulusal birleşmelerinden sonra Balkanlardaki paylaşma siyasası esaslı bir surette ilerledi. Rusya İstanbulu zaptetmek ve Avrupa ile yapacağı zahire ticareti için emin bir yol elde etmek için Karadeniz kıyılarına doğru ilerledi. Avusturya, sırpların Adriyatikle direkt bir irtibat temin etmemeleri ve bu suretle ruslarda bir nüfuz mıntakası hırsının uyanmaması için dikkat nazarını Selâniğe çevirdi. İtalyanlar ise doğu kıyılarında yerleşmeğe ehemmiyet verdiler. (İrredantizm siyasası)

(Bugün için Yugoslavya kıyıları boyunca azami 10.000 italyan yaşamaktadır.)

İtalyanlar Arnavutluk için besledikleri emel ve ihtirasları 1914 senesi nisanında Arnavutluk tahtına seçilen (Wilhelm de Vite) in memlekete alınması için bir isyan çıkartmakla gösterdiler. Bu zat 1912 senesinde Londra konferansı kararlarını imzalıyan devlatler tarafından mutat olan hal vukubulmadan memleketi terke mecbur oldu. İşte ulusların menfaatlerini derinden derine alâkadar eden bu gerginlikler binnetice meselenin silâhla halledilmesini mucip oldu. Bilhassa dünya yangınını doğuran meş'um cinayetin bu mıntakada vukuu bu sebeplerden hiç te hayreti mucip olmamalıdır.

« Sonnino » ile « Salandra » Londrada kendi devletleri namına harp veya sulh hakkında bir karar verirlerken eski venediklilerin Adriyatik egemenliği düşüncelerini taşıyorlardı. Avusturya - Macaristan orduları, pek yüksek bir muharebe kifayetini haiz olduğu halde « Drina », « Save » ve Tuna civarında bulunuyordu. italyanlar bu durum karşısında İngiltere ve Fransa tarafından ithalâtın durmasile açlık tehlikesinin baş göstereceği hakkında yapılan tehdit vesair daha cazip vaitlerle kandırılmışlar ve harbe girmek zamanının geldiğine inanmışlardır. İtalyanlar Triyeste ve Fiyumayı gaye edinerek militarizim ve barbarlığa karşı cephe aldılar. Hedeflerinin cazibesine kapılarak Adriyatik te bir egemanlik elde etmek için karşı kıyıların zaptı mecburiyetini duydular. Bu maksat için de İzonzoda yapılan on büyük ve kanlı muharebede çok zayiat verdiler. İtalyanlar bütün taarruz kudretlerini teksif ettikleri tek bir cephe üzerinde dahi, fevkalbeşer bir müdafaa yapan Avusturya - Alman mukavemetini kıramadılar. Adriyatik etrafında yaptıkları muharebelerde harp tarihinin kaydettiği en büyük mağlûbiyeti « Piave » de idrak ettiler ve bu mağlûbiyetin acısını uzun zaman unutamadılar. İngiltere ve Fransa hükûmetlerinin 1915 senesi nisanının 26 ıncı günü Londrada gizli olarak toplanan konferansta italyanlara yaptıkları cazip vaitler bu mağlûbiyete mâni olamadı. Bu müzakerelerin baştan itibaren sırpların emniyetsizliğini uyandırması çok haklı olarak

görülmelidir. Milletlerin istiklâline riayet edilmesi esasına aykırı olarak islâv ırkile meskûn olan sahalar « İstrien » italyanlara bağışlandığı gibi Zagre dahil olmak üzere orta Dalmaçya orta Arnavutluk, « Balona » ve « Safeno » gibi Adriyatiğe egemen olan mıntakaların mandası dahi verilmişti.

Fakat sonunda durum başka türlü neticelendi. Sırplıları, hırvatları ve islovenleri ihtiva etmek üzere teşekkül eden kraliyet, Avusturya - Maceristan İmparatorluğuna halef oldu. Yugoslavya bu tarihi yerlerin müdafaasını deruhde etti. İtalyanlar ise, zafer mükâfatı olarak Adriyatik'te kendi vatanlarına ilâve edilen toprak ve kuvvet membalarile hiç memnun olamadılar.

Galipler sulh muahedelerini dikte ettirirlerken Balkanlar işinde birleşemediler. Ve burada yaşıyan milletleri memnun edebilecek bir neticeye varamadılar. 1934 senesi yazındaki gerginlik hesaba katılmadığı takdirde italyanlar ve Yugoslavlar iki defa seferberlik ilân edecek vaziyete düştüler. Mesele Fiyuma ve Arnavutluk için çıkmıştı. İtalyanlar, yugoslavların Arnavutluk hakkındaki niyetlerini akim bırakmak ve ekonomik emniyetini baltalamak için 1926 da Arnavutluk hükûmetile Tiran muahedesini imzaladılar. Bu muahede ile her iki taraf, ecnebi devletlerle olan münasebetleri için biribirine malûmat vermeyi ve mütekabilen muvafakatlerini almayı taahhüt ettiler. Kuvvetler arasındaki azim farklar dolayısile bir Arnavutluk egemenliğinden bahsetmek pek güçtü. Filhakika bu dostluk muahedesinin yapılmasından itibaren geçen sekiz senelik bir müddet zarfında Arnavutlukta milliyetçilik cereyanı İtalyan askeri misyonlarını memleketten çıkaracak kadar bir varlık gösterdi. Türklerin egemenliği altında yaşarlarken bile muhafaza ettikleri istiklâl ve mücadele hırsı dost şeklinde italyanların işlerine karışmalarile daha kuvvet buldu. 1934 Yazında Tiranda tekrar müzakere masasına oturulması, Arnavutluk ordusundan kovulan italyan subaylarının tekrar vazifeye alınması, faiz meselelerinin tetkikı ve italyan kültür cereyanlarının idamesi ancak Draç limanındaki kuvvetli italyan filosunun

mevcudiyetile mümkün olmuştur. Fakat buna rağmen italyanların Arnavutluk üzerindeki eski tesirleri azalmıştır.

Marsilyada kral Aleksandrın katlinden sonra italyanlarla yugoslavların münasebatı gerginleşmiştir. Bu hâdise milletleri haklı veyahut haksız olarak kendi siyasal mültecilerini barındıran ve bu gibi hâdiselere sahne olan memleketlere karşı emniyetsizlik içinde bırakmıştır. İtalya fevkalâde çekingen davranarak bozulan sinirleri düzeltebilmek için büyük bir mesai sarfetti. İtalyanların pek talihsiz olan Adriyatik siyasası neticeleri Avrupanın cenubu şarkisinde aksi tesirler doğurdu. İtalyanlar kadim düşmanlarının yerine geçen halefinin beşsene müddetle yaptığı dostluk muahedesini unuttular. Fransızlar italyanların herhangi bir ani hareketine karşı şimali Afrika sahili ile olan deniz irtibatlarını emniyete almağa başladı. yugoslavlar ise, Adriyatik işini bir hayati mesele telâkki ettiler. Adriyatik sahasındaki kuvvetlerin konuş durumundan (bu gün için mevcut olan gerginlikler dolayısile) pek kolay tahakkuk etmiyecek bir Fransız - İtalyan anlaşmasına doğru gidildiği manası çıkmaktadır. İtalyanlar macarların tarafını iltizam etmektedirler. Bu güne kadar bu mıntakada hüküm süren siyasal sistem (Fransızların sıkı bağlılıkları dolayısile yugoslavlara ve italyanların da macar ve bulgarlara mütemayil olmaları) bu günün hakiki siyasal durumuna karışmaktadır.

Fransa tarihin gidişine karşı koymak fikrile bir İtalyan yugoslavya anlaşması için harekete geçmek mecburiyetindedir.

Maktul kral Aleksandrın ölürken söylediği son söz:

Cenubî İslâvyayı muhafaza ediniz.

Adriyatiğin doğu kıyıları etrafındaki bütün düşüncelerin trajik bir sembolüdür.

Yazan
(Fletcher pratt) tarafından

Çeviren
Bnb. H. Üler

Destroyerler büyüyor

Harp gemilri tipleri, çocuklar gibi zarurî bir istidat ile büyümektedir. En eski İngiltere bahriyesine ait King Edgar gibi birinci sınıf gemi, modern bir hattıharp gemisinin güvertesinde kolaylıkla adeta bir işkampavya gibi taşınabilir. Nelsonun Viktori si en seri ve hacim itibarile çok iyi yapılmış bir tekne idi; bu gün onun tonajındaki bir gemi hafif bir kruvazör bile değildir. Eğer Vaşington muahedesi müdahale etmese idi, 1000 kadem uzunluğunda ve 20 pusluk toplarla yapılması istenilen lord Fişerin H. M. S. (İncomparable) ı gemi yapıcılıkta muhal olarak görülmekte olan bu işi kolaylıkla mümkün kılmış olacaktı. Halen büyük gemi yapmağa olan temayülden Vaşington muahedesi ile vazgeçilmiş isede, bundan sonra yine büyük harp gemisi yapılması tarihine gireceğimiz mümkün görünmektedir. Bununla beraber, halihazırın durumu karşısında politika şüphelerine bürünmüş olan istikbal için bir mütalea yürütülmüyorsa da, meraklı mazinin incelenmesi ve torpito taşıyan su üstü gemilerin şüpheli istikbali, teknik cihetinden etüt etmeğe değer bir meseledir.

Bu gemiler küçük stimbotlardan başlıyarak küçük tekne olan (Albemarble) dan fransızların 2910 tonluk Mogador 42 not süratinde tam manasile bir kruvazöre karşı koyacak büyükçe su üstü gemisi haline gelmiştir. Ve acun donanmalarında en fazla adette bulunanı da bu gemilerdendir. Bu makale yazıldığı sırada hükûmetimiz bu tip gemilerden diğer denizci uluslardan az olmamak üzere 44 adet yaptırmaktadır. Gemilerin büyümesi prensibine göre bu destroyerlerin hacmi, sürati ve top kuvveti büyümektedir.

Herkesce bilindiği gibi, büyümekte olan dastroyerler hakkında tenkit yapmak zahmete değer mi? Bu tipin büyümesi

tıbkı 1850 deki (Sloop) un (frigat) a kadar büyümesi,f akat ismen (Sloop) olarak kalmasına benzer. Ahşap gemilerin yerini demir gemiler ve faidesiz yelken ve donanımların yerine kudretli taretler tuttuğu gibi, torpito taşıyan su üstü gemilerinin de büyümesi ve daha kuvvetle teslih edilmesi mümkün değil midir.

Destroyer tipinin büyüdüğü ve daha faideli olduğu kabul edilmelidir. Birinci olarak destroyer siyaseten pek faidelidir. Bu tipin sıyaseten faideli olması demek, hükûmetin, diğer sınıf gemilere nisbetle bu sınıf gemilerin yapılmasını daha ziyade arzu etmesi demektir. Bu sınıf gemiler kıyılarımızdaki limanların herhangi birinde yapılabilir. Eğer 1920 deki gemiler yani (İndiana) hacmine göre yapılırsa, bu takdirde daima denizciliğin zararına olarak keyfi politika hüküm ve nüfuzu tesiri altında kalınırdı.

Destroyerlerin harpteki faidelerine gelince, diğer tip gemilerden daha faideli bulunur. Cihan harbi destroyerlerin yerinde olarak denizaltı gemilerine karşı olan mühim kıymeti müspet olarak ve tecimer gemilerini konvoy etmek ve harp filosu vahidi olarak menfi netice vermiştir. Gerek cihan harbinde ve gerek ondan evvelki tecrübeler, bir filonun yanlarını muhafaza etmek veya mayn dökmek hususunda çok kıymetli bulunmaktadır.

Şurası şayanı hayrettir ki; destroyerler asıl maksadı inşalarına nazaran muhrip bulunmalarına göre bu vazifeyi yapamaz. (Herkes bilir ki ilk zamanlarda destroyer torpitogeçer olarak yapılmıştı. Halbuki, gemilerde husule gelen tekmâmül torpitobot sınıfını destroyer haline getirmiştir). Ve bugün destroyer pek az ihtimal ile torpito vazifesini yapabilir.

Bir harp gemisi yapıldığı maksat için kullanıldığına göre verilen vazifeyi nekadar iyi yapsa, yaptığı işi kolaylıkla başaramaz. Teçhizatının mühim bir kısmı yani, harp kabiliyetinden bir kısmı israf edilmiş olur ve kendisinden beklenen bir çok harp kifayetine malik olamaz. Şu sual hatıra gelir ki; bir gemi tahsis edileceği işe göre dreyn edilmez mi? ve destroyerler yukarda yazılan işleri iyi yapmıyorlar mı? Cihan harbi gösterdi ki; destroyerler denizaltı gemileri için çok kıymetli bir silâhtır. Bununla beraber hiç şüphesiz destroyerlerin kifayetlerinden bir çoğu israf edilmiştir. Meselâ bu iş için kullanılan

destreyerler ağır toplarla teçhiz edilmişlerdir. Hafif denizaltı muakkıpleri ki, bir destaoyer fiatile bunlardan beş adet yapılabilir. Ve beşte bir mürettebat ile çalışılır, bu tip gemiler destroyerlerin gördüğü vazifeyi aynen yaparlar. Bununla beraber destroyerin torpito silâhı, denizaltı gemelerine kaaşı bir kıymeti olmadığı için, bu silâhlar ayni maksat için israf edilmiş demektir. Hiç bir destroyrin torpito silâhlarile denizaltı gemisinin tahrip edildiğine dair bir kayit yoktur. Destroyerlerin muakkıp olarak en falza hassası süratinin fazla olması ve taharri kabiliyetidir.

Sureti mahsusada yapılmış denizaltı muakkıbi ise, süratte ona rakip olabilir. (Harp hususunda değil) maamafih bir motor kruvazör yapılması ve harp hususunda ona rakip bir vaziyette bulunması müstebat değildir. Mevcut işe yarar kruvazörler harp halinde bu ihtiyacı temin eder bir hale getirilebilir.

Harpte gemileri konvoy hususunda destroyerin vazifesi ikiye ayrılabilir. Denizaltı gemilerine karşı konvoy, diğer gemilere karşı konvoydur. Birincisi için, vazifesini mükemmelen yapmakta ise de süratini pek az kullanmasına lüzum olduğundan sürati israf edilmiş demektir. Topları fazla ve torpitoları lüzumsuzdur. Bundan maada açıkdeniz ve uzak mesafeler için lüzumlu olan tahammül kabiliyetinden istifade edilmiyor demektir. Denizden yapılan hücumlara karşı destroyer faydasızdır. Norveç taraflarında yapılan bir konvoy esnasında muhafız destroyerler, iki alman hücumuna maruz kalarak işaret vermelerine meydan verilmeden tahrip edilmişlerdi. Amiral Bakon kanal konvoyuna karşı almanlar hücum etmiş olsaydı halinin ne olacağını hayretle söyliyecekti. Bu konvoy sırf destroyerlerle muhafaza edilmekte idi. Destroyerlerin sürati ve mukavemeti konvoy işlerinde işe yaramaktadır. Tecim gemilerini konvoy hususunda (Sloop) lar (Avisos) lar ve gambotlar ve maimahrukla çalışan gemiler maksadı temine kâfi gelmektedirler. Topla teçhiz edilen açıkdeniz tecim gemileri, durum ve hale göre içinde tayyare bulunan fransız avisosları destroyerin yerini tutar. Destroyerleri gambot yerinde kullanmak fuzulî bir tedbir ise de, bu tip gemileri mayn gemisi olarak kullanmaktan bizi kimse menedemez. Harpte rus destroyerleri mayn dökme vazifesini pek güzel başardılar. Bununla beraber o zamandan beri mayn dökmek maksadile daha ağır ve daha büyük ve sırf bu maksat için dizayn edilmiş gemiler yapılmaktadır.

Bundan sonra destroyerlerin filo ile yaptığı vazifeye gelelim : Cihan harbinde ingiliz harp filosile hareket eden destroyerler denizaltı gemileri hücumuna karşı filo için kıymetli birer muhafız olmuşlardır. Böyle bir durumun ve halin Amerika sularında vukuu memul değildir. İngilizlerin büyük filosunun demirleme mahalleri mahduttu. Bütün demir mahalleri alman üssülharekesinin denizaltı gemileri harekât mesafesi dahilinde idi. Bundan maada büyük filonun seyrinde Şimal denizinin dar hududu çerçevesi dahiline girmesi icap ederdi. Kezalik Atlantik denizinin derin ve geniş sularında denizaltı kapanları kurmak kolay değildi. Cenup denizleri ve geniş sahilleri için ise bunun imkânı yoktu. Sahil sularında büyük motorbotlar donanmanın muhafazasına kifayet ettiği gibi, açık sularda da modern donanmanın malik olduğu uçak gemilerile gözetilmesi imkân dahilindedir. Bundan maada destroyerlerin filonun seyri esnasında açıkdenizlerde keşşaf vazifesini yapmasına gelince, amiral Celikonun filosunu (Scapa Flow) üssülharekesi haricinde destroyerlerin azlığından ötürü, denizaltı gemilerine karşı motorbotlar ve diğer küçük muhtelif gemilerle muhafaza etmekle beraber, muharebenin başlangıcından sonuna kadar düşmandan malûmat alabilmek için fazla destroyere ihtiyacı olduğunu söylemişti. Bu dileği Nelsonun (Frikat) ben çok firikat isterim diye bağırmasına benzer ve her ikisinin istediği de keşif hizmeti görecek gemilerdi ve her ikisi onu fazla malûmat toplamak için istiyorlardı.

Büyük harpte destroyerlere kruvazör vazifesi yaptırıldığı ve halen de bu vazifede kullanılmakta olduğu meçhulümüz değildir. Destroyerler muharebe sürati ve nısıf kutru seyirlerine nazaran zayıftırlar. Hele düşmanla temas halinde ise, daha ziyade tahdide tâbi bulunur, vücudüne fazla lüzum görüldüğü halde fena havalarda uzun seyirler yapamaz.

(Lexington) un (Santiyago) dan (Honulu) ya olan meşhur seyri muharebe şeraiti altında yapılmış olsaydı onun muhafaza ve mukavemet hassası azalmış olurdu. Bir destroyer hakiki bir kruvazöre karşı duramaz, daima müşkül vaziyete düşer, destroyer halihazırdaki deniz tekâmülüne göre uçak taşıyacak kadar da büyük değildir. Yukarda yazıldığı üzere Celiko ve Nelson herhangi bir sınıf gemiye ihtiyaçtan bahsetmiyor, yalnız keşif malûmatı edinmek istiyorlardı. Modern bir kruvazörün keşif kıymeti ne Nelsonun üç veya dört frikatine ne de, Celikonun tarassut vazifesi gören ve düşman donanmasının mevkiini keşf için kullandığı destroyerlerine muadildir. Şurası muhakkaktır ki; destroyerler, tonaj, top kuvveti ve tahammülleri arttırılmak ve bir de uçak konmak suretile keşif vazifelerini daha kuvvetle yapabilirler. Gemilerin tekâmül kanununa göre, torpitolar 275 tonadan destroyerler için orijinal cesamet olan 2910 tonluk Mogador cesametine çıkmışlardır. Gemilerin tekâmülüne göre büyümüş olan modern destroyer bundan sonra bir torpitobot değildir. Hafif kruvazör vazifesini yapmağa muktedir bir hale getirilmiş olan bu sınıf gemiler torpitobot evsafından o kadar kaybetmiş bulunmaktadırlar ki, bu gemilerle müessir bir torpito hücumu yapmak mümkün değildir, zira kolaylıkla görülür bir hedeftir, fazla su çeker, hacmi büyüktür, fazla borda gösterdiğinden kolaylıkla görülebilir. Kısacası haiz olduğu havas onu kruvazör vazifesi yapmağa faydalı kılmıştır. Süratinin artması için tonajının büyültülmesi ona fayda temin etmiştir.

Lord Fişerin hararetli müdafaasına rağmen sürat zırh demek değildir. Bunun böyle olmadığını İndefatigable ve Queen Mary Yotlantta veya Riga körfezindeki rus destroyerleri gösterdi. Destroyerlerin bidayeti inşasından beri sürat ve hacimlerinin büyümesi, torpito silâhı olmak kifayetinin azlığile tev'em olduğunu harp tarihi göstermektedir. Denilebilir ki; torpitobotların kıymeti, torpitobot olmak noktai nazarından tonajlarile makûsen mütenasiptir. Destroyer emsalleri arasında harp edebilecek tarzda büyümektedir. Yeni sınıf küçük torpitobotlar ise taşımakta oldukları torpito silâhına göre kıymet

alırlar. Bunu izah için kâfi derecede fazla vak'alar mevcuttur. Müteharrik torpito silâhının icadından beri torpitobot hücumlarına dair olan vak'alar pek fazla olmadığından onların hepsini bu makalemizde muhtasaran anlatacağız:

Ondokuzuncu asır bidayetinde cenubî Amerika askerî isyanında iki torpito hareketi ve keza onsekizinci asırda amiral (Courbet) in Çin mücadelesindeki iki vak'a ki, bunlar normal şerait dahilinde vuku bulmamıştı. (Bu dört vak'ada da gemiler demirli ve nöbet bekleme şeraiti noksandı.) Bunlar hariç, ilk kayde değer torpito hücumu Çin - Japon harbi esnasında vuku bulmuştu ki, Yalo nehri muharebesini müteakıp (Vay - Hay - Vay) limanında yatan çin gemilerine yapılmıştır. Müteakıp gecelerde japonlar tarafından biribiri ardı sıra üç torpito hücumu yapılmıştı. Botların hepsi küçüktü. Bu botların en büyüğü 120 tonluk ve mütebakisi 80 tonluk idi. İlk hücum sert bir havada ademi muvaffakıyetle neticelendi, ikinci hücum havanın bozulmasından ötürü iki torpitonun ziyaı ile muvaffakıyetsizlikle neticelendi. Üçüncü hücumda filotillânın bir kısmı limanın bir ağzından, beşi de diğer methalinden içeri girdiler, doğruca çin gemileri arasına sokularak hasar yapmağa muvaffak oldular. Ortadan sis kalkınca iki Çin kruvazörünün battığı, bir harp gemisinin batacak bir durumda kumsala oturduğu ve diğerinin hareketten mahrum kaldığı anlaşıldı.

İlk iki hücumdaki muvaffakıyetsizlikten ötürü Çin müdafilerinin gayretine rağmen bu son hücum mükemmel bir torpito hücumu idi.

Torpito hareketi hakkında diğer vak'a Rus - Japon harbi esnasında 8 - Şubat - 904 te Porator limanında demirli bulunan rus filosuna japonlar tarafından yapılan meşhur torpito hücumu idi. Rusların nöbet tertibatı iyi değildi. Japonların (Vay - Hay - Vay) limanına beş torpito ile yaptıkları hücuma mukabil Porator limanına on adet büyük cesamette destroyer ile hücum etmişlerdi. Maamafih hasar pek azdı, üç gemi zararsız olarak isabet almıştı, tafsilât bundan ibarettir. Hücum filotillâ halinde yapıldı. Filotillânın dört botu sokulmağa muvaffak oldu, ve düşmanı hayrete düşürmüştü. Sokulan gemiler

sahildeki sığlıktan korkarak (Vay - Hay - Vay) limanındaki torpitobotlar gibi muvaffak olamıyarak attıkları torpitolardan hiç biri hedeflerine yaklaşmadı. İkinci ve üçüncü filotillâ ise gizlenerek hareket edecekleri yerde süratlerine güvenerek ve bacalarından kıvılcım saçarak torpitolarını uzun mesafeden attılar ve hiç biri hedefe vâsıl olmadı.

Torpito hücumunun diğer serisi, rusların limanın methaline geldikleri 23 - hazirandan sonra başlar. Gece saat 9,30 da japonlar tekrar devamlı hücuma başlamışlardı ki bu hücum bütün gece devam etti ve bunu ertesi gece diğer hücumlar takip etti. bunlar pek az tahribe uğramıştı, adedi kırkdörtten aşağı olmamak üzere japon destroyerleri ve torpitoları hücuma iştirak etmişti. hiç bir askeri netice alınmamıştı. Harekette bulunan donanmada hazır bulunan tarihşinas (H. W. Wilson) nun anlattıklarına göre torpito gemilerini himaye eden daha kudretli gemiler tarafından mukabilindeki düşmanın büyük gemilerinin topçusu tahrip edilmedikçe torpitoların iş yapabilmesi pek müşküldü. İhtimal bu sınıf gemilerin topları gemilerden çıkarılarak istihkâma tabiye edilmiş olan toplarla çok miktarda tahrip edilmişti. Bilâhare muhasırların ağır topları oldukça tahrip edilince ve rus gemileri tahribe uğrayınca mütebakisi liman dışına çıktılar ve bu suretle daha fazla torpito hücumuna maruz kaldıkları halde rus gemileri üzerinde en hafif tahribat dahi yapılamamıştı. Meselenin iç yüzü, ihtimal hücum edenlerde, müessir almuştu veya olmamıştı. İhtimil her iki taraf yekdiğerine şevk ile saldırdıkları halde uzun müddet biribirleri üzerinde tahribat yapamamaları biribirlerine kâfi mesafede yaklaşamamalarından ileri gelmiştir. Hiç şüphe edilmez ki japon gemicileri cesur ve yurtsever olduklarından olanca kudretlerile çalışmışlardır. Muvaffakıyetsizliklerinin sebebi hücumun tafsilâtından anlaşılmaktadır. Her zaman ayni hikâye, hücum eden destroyerler ışıldak ziyalarından müteessir olduklarından sahil ve gemi bataryalarının ateşi, muhacimlerin cesaretini değil, fakat tabiî kudretlerini kırmıştır.

Şurası zikre değer ki, Çoşima muharebesinde her iki tarafın torpito hücumu neticesiz kalmıştı. Fakat karanlık basınca japon

filotillâsı rusların geri kalan donanmasını imha etmek için hücum etmişti. Şerait hemen hemen her zamanki muvaffakıyetli torpito hücumlarının ayni gibi idi. Rusların maneviyatı bozuk ve materiyalı yıpranmış bir durumda idi. Hücum bütün gece müessir bir surette devam etti. Sabah olunca japonlar yüzden fazla torpito atışına karşı yalnız sekiz isabet saydılar. Dört gemiden biri olan eski Navarin gemisi fena halde tahrip edilmişti. Bunların civarında bulunan üç destroyerler batmış ve beşi de top ateşile yaralanmış ve üçü de musademe ile hasara uğramıştı. Müşkülât hedefi bulmakta görünür. Hedef bulunduğu takdirde uzun mesafeden isabeti temin için torpito atışları da faydasızdı. Navarinin torpillenmesine gelince; bir bordasına hücum eden destroyerlere bütün ışıldaklarını tevcih ettiği vakit dikkat nazarını oraya çektiği halde, diğer bütün destroyerler bordasına hücüm etmişlerdi.

Muhtelif harplerde 1912 de Türkiye de dahil olmak üzere mühim torpito vak'aları olmuştur. En mühimlerinden biri Çanakkalenin italyan bahriyesinden Kaptan - Millo'nun Çanakkaleye hücumudur. O, beş eski torpitobot alarak 20 : 23 not süratle hareket edip Boğaz istihkâmlarının bir çoklarını geçmeğe muvaffak olarak Kilitbahire kadar gelmişti. Fakat Kilitbahir önünde görülerek istihkâmlardan açılan ateş üzerine gemice ve insanca hiçbir zayiat vermeden geri dönmüştü.

Balkan harbi üç torpito vak'ası kaydetmektedir. Birincisi yunan bahriyesine mensup yüzbaşı (Votsis) eski bir torpitobot alarak « 1881 de yapılmış » Selâniğe hücum ederek orada kendisi kadar eski bulunan bir türk kruvazörünü torpillemişti. Gemilerin eskiliğine rağmen vak'a son asırda olmuştur. Bu da (Vay - Hay - Vay) da cereyan eden vak'anın aynidir. Torpitobot liman methalini dolaşarak 100 yarda mesafede ateş etmişti. İkinci vak'a hususî bir mahiyet arzeder. 4 adet 100 tonluk bulgar torpitobotları Karadenizde Varna açıklarında gece Türk filosunun peşine düşmüştü. Pek karanlık bir gece idi. Türkler ışıldaklarını yakarak 200 yardadan ateş açmışlardı. Bulgarlar mütevassıt süratle bir hücum yaparak uzun mesafeden 11 torpito atmışlardı. Bu torpitolardan biri Türk hafif kruvazörü Hami-

diyenin başbodoslamasına rastlıyarak Hamidiyeyi hareketten muattal bir halde getirmişti. Bunun üzerine türk ve bulgarlar muhtelif istikamete doğru seyre başladılar.

3 üncü vak'a, o da Çanakkale boğazının haricinde olan çarpışmadır. Türk gemileri eski sistem ve topçuları da zayıftı. Avarof muhafazalı 3 gemi tarafından himaye ediliyodu. Bataryaları da kuvvetli idi. Buna rağmen hiçbir tahribat yapamadı ve zırh delici bir humbara ile su kesiminden aldığı bir yaradan ötürü geri çekilmeğe mecbur kılınmıştı.

Büyük harpteki torpito faaliyetini mülâhaza ederek « bazı hususiyetler hakkında bilgi » ademi muvaffakıyetle neticelenen müteaddit torpito hücumları tetkika muhtaç bulunmaktadır. Tahrip için destroyerlere karşı kullanma hakikî torpito hücumu sayılamaz.

Bunlar 7 vak'adır. « Zeebrugge » de alman destroyerlerine hücum, monitor « Terror » nın torpillenmesi, ingiliz harp gemisi « Goliyat » ın berhava edilmesi, Avusturya zırhlılarına karşı yapılan 3 torpito hücumu « Wien, Szent İstvan, Viribus unitis » ve Yotlanttaki torpito muharebesi.

Yontlant torpito muharebesi müstesna olmak üzere diğerleri ayni çeşittir. Ontar umumiyetle biribirinin aynidirler. « 1 » Hepsi gece hücumu idi. « 2 » Hepsi az kuvvetle yapılmıştı «3» Hepsi baskın şeklinde idi. Yalnız « Terror » ve « Goliyat » a karşı hücumlar destroyerler tarafından yapılmış diğerleri daha küçük teknelerle yapılmıştı.

« Zeebrugge » vak'asında amiral « Bacon » alman destroyerlerini liman haricine çıkmağa icbar için üzerlerine gece bombardıman uçakları göndermiş, bu suretle uçakların attığı bombalardan kurtulmak için destroyerler limandan çıkmışlardı. Amiralın 3 adet torpito motorboto ile kurduğu pusuya destroyerler düşerek bunlardan biri berhava olmuş diğer destroyerler de hareketten muattal bir hale gelmişti.

« Terror » (Dunkerque) demirli olarak yatmakta iken sahile yakın (Dunkerque) üzerine ilerlemekte olan alman destroyerler filotillâsına mensup destroyerlerin ansızın ve habersiz olarak attıkları 3 torpito ile torpillenmişti.

(Goliyat) ise Çanakkale dışında demirli olarak yatmakta iken boğazın aşağısına doğru sessizce hareket ve hücum eden Muavenetimilliye ismindeki türk muhribi tarafından 150 yarda mesafeden atılan torpito ile torpillenmişti.

Komutan « Rizzo » nın Avusturya filosuna karşı iki kahramane hücumu motorbotla yapılmıştı. Birincisi Triyeste limanına hücum ederek « Wien » i torpilledi. İkincisi, Adriyatikte destroyerlerle muhafaza edilmekte olan bir sahadan geçerek « Szent İstvan » ı torpillemişti.

« Viribus Unitıs » nın tahrip işi pek küçük bir tekne ile başarıldı. Yotlant hususî bir mahiyettedir. Buradaki vakayi içinde torpito hareketleri kolaylıkla iki kısma ayrılabilir. Şerin ricatini gizlemek için almanların yaptığı torpito hücumu ve gece alman filosunun ingiliz filotillâsile tesadüfî musademesi. Birincisinde, torpito hareketi tahrip noktasından boşa geçmişti. Her iki tarafın birer isabeti vardı. Almanların « Marlboraugh » e yaptıkları isabetle gemiyi hareketten bile sakıt bir hale getiremedi. İngilizler 4 № lı alman muhribini batırmışlardı. Gece muharebesinde ingilizler 4 torpito isabeti ve almanlar 2 torpito isabeti yaptılar. Bütün muharebe esnasında almanların 109 torpito ve ingilizlerin 74 torpito attıklarını « H. W. Wilson » tahmin etmektedir. Lâkin isabetlerin adedi veya ademi isabetler bütün vak'alarda olduğu gibi hikâye edilmez. Geceki şerait söylendiği gibi torpito hücumu için bir fikir verebilir. Alman filosu o esnada top ateşile fena halde hırpalanmış bulunuyordu, kaçmağa çalışıyor ve ışıldaklarını tamamile yakmağa cesaret edemıyordu. Alman destroyerleri yanlış tarafta ve harekât sahasının dışında idiler. Büyük filo filotillâsının anudane hücumlarına gelince, muhacim filotillâ « Blackprens » ve 7 destroyerle ancak eski bir harp gemisi olan « Pommern » ve bir yeni ve bir eski kruvazör olan « Rostock Frauenlop » e hücum ederek hasıla alabilmişlerdi. Torpito hücumlarının müessir olmadığını bir kere daha anlatalım. « Southampton » gemisinde bulunmuş olan bir yüzbaşı, destroyerler görünmezden evvel bunları harp gemilerinin ne suretle tarassut ettikleri ve ışıldaklarını ansızın yakmak ve söndürmek suretile bunların

ışıldak ziyasile gözlerini ne suretle kamaştırdığı ve badehu torpitolarını atmağa muvaffak olamadan bunları top ateşile şaşırttığını kaydetmektedir. « Frauenlop » nın batırılması nevmidane bir hayretin neticesi ve kör körüne atılan bir torpito iledir. Bu hücum vak'asında şansın büyük dahli olmuştur. Japonların (Vay - Hay - Vay) da elde ettikleri muvaffakıyete benzer, başka bir torpito muvaffakıyeti yoktur. Hattâ böyle bir muvaffakıyet Çoşimada japonlar tarafından da elde edilmemiştir. Belki alman gemileri kendilerini gece torpito hücumlarına karşı müdafaa edebilecek kabiliyette bulunmalarındandır denilebilir. Büyük harpte torpito hücumunu dikkat nazarına alırken Büyük harpten evvelki torpito hücumları da dikkat nazarına alınırsa, evvelce söylediğimiz gibi torpito taşıyan gemilerin tesirinin hacimlerile makûsen mütenasip olduğu meydana çıkar.

Ele Avarofu alalım: Torpito atmağa çalışan gemilerin en büyüğüdür. En büyük muvaffakıyetsizliğe uğramıştır. Yontlattaki destroyerler « kruvazör Sousthampton » la beraber Avaroftan sonra gelen en büyük hareket olup bunlar da hemen hemen muvaffak olamamışlardır. Daha küçükleri Çoşimadaki japon muhripleri, onlar da diğerlerine nazaran biraz daha muvaffak olabilmişlerdir. Bundan sonra « Rizzo » nun küçük motorbotları « Szent İstvan » a hücum vak'ası torpitobotların hücum şeraitine uygun bir surette yapılmamıştır. Ve ne de Avusturya donanmasının topçusu muharebe ile muattal bir hale getirilmişti. Ve ne de harp gemileri kendilerini müdafaa edebilecek bir vaziyette idiler. Torpitobot ta ateş edecek vaziyette değildi. 1919 da bolşevik harekâtı esnasında bir rus harp gemisi Baltıkta « Rizzo » nun şeraiti altında ayni usulü kullanarak C. M. B. ismindeki ingiliz motorbotu tarafından torpillenmişti.

Bütün bu vak'alardan torpito hücumu hakkında bir esas çıkarabiliriz. Birincisi, hemen hemen şumullü baskın hücumları. Yontlantta da korunmadır. Bundan sonra Çoşimadaki bütün mvvaffakıyetli torpito baskın hücumları, hattâ (Vay - Hay - Vay) da japonların yanlış hareketleri nasıl iyi bir netice verdi ise bunların hepsi baskın şeklindedir. Ve her iki vak'a yani Çoşimadaki Navarin ile, Vay-Hay-Vay hücumu ve Yotlanttaki Pommern hücumu baskın suretinde yapılmış olup müdafilerinin nazarı başka tarafa tevcih edildiği bir zamanda vaki olmuştur.

İkincisi, torpito silâhı nekadar iyi olursa olsun endaht yakın mesafeden yapılmalıdır. Mürettebatın dissiplini nekadar mükemmel olursa olsun bir defa ışıldaklar yakılıp üzerlerine top ateşi başlayınca fena vaziyete düşerler ve neticeyi kaybederler., Cesur gemici olan japonlar Porartor limanına karşı olan hücumlarını fasılasız gönlerce devam ettirdikleri halde bir isabet bile temin edememişlerdi. Yotlanttaki alman destroyerlerinin mihanikî teçhizatı ihtimalki mükemmel ve onları kullanan eller de, mahirdi, buna rağmen Şerin rıcatini temin eden destroyerlerin ancak bir isabeti vardı. Diğer taraftan Muavenetimilliyeyi kullanan türklerin iyi bir asker olmaktan maada bir meziyetleri yoktu. Fakat attıkları bir torpito ile Golyatı torpillemeğe muvaffak oldular. Bunların hedefe hepsi mesafeye bağlıdır. Beşer, uzun mesafeden torpitoyu hedefa isabet ettirebilecek bir halde değildir. Bilhassa geceleri ışıldak ziyasına da maruz kalırlarsa kat'î olarak âciz bulunurlar. Sürat, kazanmak için esaslı amil olmamakla beraber yakın mesafeden baskın tarzında hücum çok kıymetlidir. Sürat bir harp gemisi için bizzat gaye değildir. Yalnız vazifesini başarmasına yardım eder mahiyettedir. Tutulan kayitler süratın, torpito gmileri için az bir kıymeti olduğunu, hattâ muhfazalarına bile yaramadığını göstermiştir. Bununla beraber gizlenme ve az görünme hususundaki hassaları mühimdir. Mevzuumuzda geçen vek'alar içinde yalnız yüksek süratle yapılmış ve muvaffakıyetle neticelenmiş torpito hücumu « Terror » e karşı tevcih edilen hücumdur. Poratorda süratle yapılan hücumlar kat'iyetle neticesiz kalmıştı. Diğer taraftan az süratle « Zeebrugge » dışında alman destroyerlerine karşı yapılacak kücum tam bir muvaffakıyetle neticelenmişti. Japonlar (Vay-Hay-Vay) da, «Viribus Unitis» in berhava edilmesi, Millonun Çanakkale hücumu, bulgar torpitolarının Varnadan çıkarak yaptıkları hücum 16 not ile yapılmış, bulgar torpitoları hiç bir hasara uğramamıştır. Gizlenme ve az görünme en değerli bir iştir.

Amiral « Bacon » almanlar tarafından farkına varılmaması için Dover karakol hizmetinde vâsi mikyasta denizaltı gemileri gibi geceleri görünmesi güç olan torpitoları kullandığını anlatmaktadır. Maksat şu ki, eğer hücum hakkile baskın tarzında yapılırsa, gece ufak botların iyi gözcüler tarafından dahi görülememesi dolayısile isabetler alamıyacaklarına nazaran hasıla alınabilir. Diğer bir mesele de ziya tesirile gece gözlerin görememesi ve hattâ duman perdesile tamamile göremiyecek bir hale gelmesidir.

Son tahlil; hücumun, yakın mesafeden yapılan hücumun ancak ufak kıt'ada torpito gemilerile mümkün olduğunu göstermektedir. 1 500 tonluk açıkdeniz muhribi pek hantal olup, muvaffakıyetli hareket yapabilmesi şansa bağlıdır. Tezimizi tekrarlıyalım: Torpito gemilerinin kifayeti hacimlerile makûsen mütenasiptir. Modern destroyerler torpito gemisi olmaktan çıkmıştır. Bu gemiler tekâmül kanununa göre büyüyerek teferruatı artmakta, hattâ bütün harp gemilerinden daha fazla teferruata malik bulunmaktadır ve kendisine diğer harp gemilerinden tamamile ayrı olmak üzere pekçok vazife tahmil edilmiştir. Yapılması ucuz olduğundan Polonya, Yunanistan gibi küçük bahri devletlerde kıymetli bir silâhtır. Birinci derece bahri devletlerde ise faidesi mahduttur.

Amerika bahriyesi için inşa edilmekte olan 44 destroyeri yukarki noktadan bir lâhza düşünelim. İnşa edilmek istenilen destroyerlerden beherinin kıymeti takriben 5 000 000 dolardır. İyi bir hafif kruvazör takriben 20 000 000 dolara alınabilir. İstenilen gemilerin inşası hakkında muahedenin tahdidatı dolayısile 44 destroyerin yapılmasına doğru gidilmiştir. Eğer istediğimiz gemiyi yapabilmekte serbest bulunuyorsak, donanma ile birlikte seyredebilecek ve her havada uzun mesafelerde donanmaya refakat edecek ve güvertesine konulan uçaklarla düşman muhriplerinin husule getirecekleri duman perdelerine nüfuz edecek hafif kruvazör yaptırılması daha muvafık olmaz mı? Rakam onbir yerine on hafif kruvazör olarak tesbit edilmiştir, zira bunlar muhriplerin mecmuunun yapabileceği keşif hizmetini yapamazlar. Mütebaki para ile de

gambot, denizaltı muakkıbi veya konvoy işinde kullanılacak gemiler alınır. Eğer muahede tahdidatı yoksa bu 10 kruvazör bir mesele teşkil etmez. Sonradan birkaç muhrip te alınabilir.

Yukarda zikrettiğimiz mülâhazalar dalayısile maddi bir iş yapamıyarak yalnız manevi tesiri bulunan torpito hücumlarına terkedilmiştir. Bu terkedilme keyfiyeti makuldür. Çoşima harbını müteakıp japonların rus donanması üzerine yaptıkları torpito hücumu maneviyaltarını kırarak darmadağınık bir hale gelmiş ve panik husule getirmitşi. Varna açıklarında bütün türk donanmasına hücum ederek türkleri kaçırmağa icbar eden 4 adet 100 tonluk botun yaptığı manevi tesir idi. Yotlant harbinde alman destroyorlerine hücumu, amiral Celikonun maneviyatı üzerine tesir ederek Celikoyu ricate icbar ettiği gibi büyük donanma üzerindeki komuta kabiliyetini kesretmişti.

İngiliz destroyerlerinin almanlar üzerine hücumunda manevi tesiratla alman gemisi « Elbing » diğer bir alman gemisi tarafından çarpışarak mahmuzlanmıştı. Manevi tesirat iledir ki; Şimal denizinde alman torpito hücumu, amiral (Napiyer)i 2 - II. Teşrin - 1917 de yakaladığı alman fırkasına 15 pusluk topları taşıyan (Couragous) ve (Glorious) la rasladığı halde (Napiyer)i geri döndürmüş ve silâhlarile ehemmiyetsiz bir muvaffakıyet bile istihsal edememişti. Netice nekadar iyi olursa olsun, asıl maksat ayni neticenin daha ehven şartlarla elde edilebilmesindedir. Yotlantta alman destroyerlerinin hücumu, (Napiyer) in gemilerine karşı hücum muvaffakıyetle neticelenmiş olsa bile bu tümenlerle yapılan hücumlar torpito taşıyan iki uçak ile de ve ayni tesiri yapabilecek şekilde yapılabilir ve maddi daha iyi neticeler elde edilebilir. Diğer hususlarda bilhassa gece hücumlarında hedefe karşı hareket edemezler. Çoşima ve Yotlant gündüz muharebelerinde motorbotlar filoyu takip edemedilerse de gece hareketlerine iştirak ettiler ki, denizaltı gemileri bu hareketleri yapamazlar. Diğer hususta yani bir muharebeyi müteakıp, müteharrik filo ile birlikte hareket eden destroyerler mühim işler başarırlardı. Lâkin böyle vak'alar nadiren vukubulur.

18 inci asrın iptidalarında gece demirli bulunun bir filoya karşı o zamanın ateş gemileri olan sloop ve briklerle yapılan hücumları, bu gemiler ortadan kalktıktan sonra bugün bu iş için sureti mahsusada yapılmış gemiler yapmaktadır. Veya Amerika sivil harbinden sonra kesretle tatbik edilmiş olan rampa usulü ortadan kalkmış ve gemilerin büyümesi kanununa tevfikan gemilere top ve taretler ilâve edilerek tekemmül ettirilmişlerdi. Destroyerler, ateş gemilerile rampa gemilerinin akıbetine asla uğramıyacaklar. Hattâ hususi bir tip olarak kalmakta devam edeceklerdir. Deniz harp tarihine göre miktarı artan ve tenevvü eden hususi tip gemiler arasında destroyerler komplike olarak büyümekte devam edeceklerdir. Fakat uçak taşıyan ve ağ döken gemilerle hafif kruvazörlerin evsafını haiz olmıyan ve onların yaptığı işleri yapamıyan hususi birtip olarak büyümekte olduğunu da hatırlamalıdır.

Yazan
Bnb. ABDÜRRAHMAN BENLİOĞLU

Okul gemisi yelkenli mi olmalı buharlı mı?

Bu mesele donanma gezdiren büyük küçük bütün ulusların deniz tarihlerinde yer alacak kadar önemlidir. Buhar kuvveti gemilere tatbik edildikten sonra filhakika yelken bir savaş vasıtası olmaktan çıktı ve yelken devri kapandı. Buna rağmen bahriyeler yelkenin ve rüzgârın kuvvetli tesirinden kurtulamalıdır.

Buharlı gemileri sevk ve idare edecek personalı yine ayni evsaftaki gemilerde yetiştirmek daha makul bir hareket değil midir? İşin kolay tarafı dururken zor tarafını ele almayı mantık kabul eder mi? Makinelerde, kazan önlerinde çalışacak gençleri işlerinin başında yetiştirmek nekadar doğru ise makinelerle harekete gelen teknelere komuta edecek elleri aylarca yelken ve halatlara esir etmek o nisbette yanlış bir yol değil midir? Yaşadığımız sürat devrinde yarının gemi ve filo komutanlarını yelkenli hantal gemilere doldurup liman liman gezdirmek reva mıdır? Az masrafla çok kâr etmek yalnız tecim alanında yer alır. Fakat tecimde de zamanın kıymeti büyüktür. Emrine milyonlarca kıymette gemi, silâh, insan verilecek ve bir kaç saatlik savaşla ulusun mukadderatına hükmedecek amiral, donanma içindeki bir cüzütamda daha mükemmel ve çabuk yetişmez mi?

Bunlar öyle sorğular ki en büyük bahriyeleri bile uzun zaman düşündürmüş ve hâlâ da düşündürmektedir. Bu mesele bizi maddiyata ve maneviyata istinat eden iki cepheyi birden tahlile sevkeder. Tahlili güç olan maneviyat cephesidir. Çünkü: Maddi cepheyi para müşkülsüz halleder.

Manevi cepheyi incelemeğe başlarken kendi kendimize dağlılar neden muharip insanlardır diye soralım. Dağlıya bu vasfı veren tabiat değil de nedir? Dağlık mıntakada doğup büyüyen insanın ruhu

tabiatin tesirlerile yoğrulmuştur. O normal zorluklarla beraber tabiatin müşküllerile de çarpışmak mecburiyetindedir. Toprağı kazarken kayalardan aşağı yuvarlanmamak, atını sürerken uçurumlardan sakınmak zaruretindedir. İşte bu tabiat müşkülleridir ki onun ruhunda daimî bir mücadele kaynağı yaratır. Bu misali denizcilere de teşmil edebiliriz. Küçük yaşta yelkenli kayıklarda miçolık ve tayfalıkla büyüyen genç gemici hayatını rüzgâr ve dalgalara kaptırmamak kaygusile pençeleşir. Serende yelken sararken düşmemek, sallanan direğe tırmanırken kaymamak onun mücadele kudretini her gün biraz daha arttırır. Nasıl ki dağlıya düz ovada at sürmek kolay ve zevkli gelirse yelken gemicisine de vapurda dümen tutmak öyle zevk verir. İşte yelken talim ve terbiyesindeki manevi sır bu noktada toplanmaktadır.

Tatlı bir mazi olmuş talebelik hayatımızı şöyle bir gözden geçirelim. Büyük savaşın son iki yılında okulumuzun kotralarında ve yelkenli filikalarında gezinti kabilinden birkaç saatlik cevelân yorgun dimağları teskin ederken ayni zamanda genç ruhları gemici görüşüne hazırlıyordu. Kotranın şamandıradan kalkması için güverte üzerindeki faaliyeti gözünüzün önüne getiriniz. Yelkenleri hazırlamak, hisa etmek, kandilisaları neta etmek, flok yelkenlerini rüzgâra göstermek, şamandıra koltuğunu fora etmek, ıskotaları icap eden taraftan kullanmak, dümeni idare etmek, sağanakları kollamak vesaire gibi türlü türlü işler için bir çok eller çalışır ve bu ameliyat esnasında dimağ en seri bir tarzda işler. Alınacak tedbir için düşünmeğe zaman kalmaz. Tıramolada yapraklayan flokun kamçılıyan ıskotası, idare edemiyenin yüzüne şiddetli bir darbe ile çarpınca yahut dirisa eden bumbadan sakınmayı bilmiyenin kafasına bu ağır cisim yandan vurunca dikkatli ve basiretli olmamaya imkân var mıdır? Küpeştesi su içinde giden bir yelkenli teknenin ıslak güvertesinde yürüyebilmek için ihtiyatlı ve isabetli adım atılmazsa kendini denizde bulmak mukadderdir. Iskotayı elinden kaçıran gemici küpeşteden denize doğru sarkarak, mütemadiyen çırpınan bu halatı yakalamak mecburiyetindedir. Kandilisayı kaçıran ise çımasını kapeledeki tornadan geçirmek için yüksek

direğe tırmanmayı göze alması lâzımdır. Tekneyi rüzgâr üstüne doğru götürmek için ıskotaların boşunu almakta ne büyük beden enerjisi sarfedilir. Gezintiden limana dönüşte şamandıraya bağlamak için ancak yerinde ve zamanında dümen basmak, pruva yelkenlerini matlup noktada mayna etmek suretile manevrada muvaffak olunur. Yani koltuk şamandıraya birçok seri ve şuurlu hareketler neticesinde verilebilir. İşte bütün bu dimağ ve beden faaliyetleri zamanla genç talebeye denizciliğe lâzım olan vasıfları aşılar. Gemicilik işleri muntazam bir usul altında yapıldıkça inisiative hareket kendiliğinden doğar. Genç ruh meseleyi kavrar. Manevi kuvvet vücut bulur. Yunan okul gemisi komutanı bana dedi ki, bir bez parçasının köşesine bağlı bir halat kadar talebeyi dikkate alıştıracak vasıta yoktur. Yine Yugoslav tecim okulu talim gemisi süvarisinden, ani çıkan rüzgâr her an ihtiyata riayet etmeyi emreder sözünü duymuştum. Evet birkaç metre murabbaında küçük bir yelken rüzgârdan aldığı kuvvetle öyle hırçınlaşır ki, en kuvvetli bileklerin dermanını keser. Zaptedilemezse tekneye ve içindeki hayatlara kıyar. Rüzgâr ise başlı başına yıkıcı ve devirici bir kuvvettir. Rüzgâraltı bir sahile demirliyen yelkenlinin mürettebatı daima kulağı kirişte uyur. İhtiyati tedbirlerin hepsini göz önünde tutarak yatar.

Deniz okulumuzun son yirmibeş yıl içinde takip ettiği gemicilik tedrisatını incelersek bu alana halatların nevileri, bağlar, cevizler, dikişlerle girer, kürek ve yelken bahislerini kurcalar, yelkenli gemi tiplerini ve bunların arma donanımlarını görür ve nihayet stimli gemide geçen gemicilik hususatile ilgileniriz. Gemicilik dersanesindeki küçük kabasorta gemi modeli küçük dimağlara en canlı tetkik mevzuu olur, bazıları onun noksanlarını tamamlamak için fırsat arardı. Hangi talebe bu modeli ruhen sevmiş, ona kendini bağlamışsa arkadaşları arasında o, gemici sıfatını takınırdı. Suda yüzebilmekten âciz bu model taslağından başlıyan heves ve alâka kayıkhaneye intikal ederek filikaların yelken donanımile meşguliyete kadar ilerler bu sınırı maalesef aşamazdı. Çünkü: Okulun bir talim gemisi yoktu. Okulun kısa bir zaman sahip olduğu kotralar talebe-

nin gemicilik aşkını tatmine gerek hacim ve gerek donanım durumları itibarile müsait değillerdi.

Talebenin ruhunu daha okul sıralarında denize bağlamak sırrını bulan mürebbilerdir ki donanma varlığı (Fleet in being) mefhumunu kudsal bir ülkü edinmişlerdir. Bu kıymetli arkadaşlar arasında eski denizaltı gemicilerimizden rahmetli Bay Rifatı ve onun Deniz okulumuzda yarattığı denizcilik ruhunu en önde hatırlıyoruz. Bu faal şahsiyet acı mütareke yıllarının bin türlü yoksuzlukları karşısında yılmaz bir azimle uğraşarak denize yelkenli filikalardan mürekkep bir filo çıkarmış ve adalar önünde demirli duran düşman donanmalarını elemli gözlerle seyreden türk çocuklarına umud aşılamıştır. O devrin talebeleri pek âlâ hatırlarlar ki, sert poyraza yelken açmış filikalar kikler işaret gönderinden çekilen muhabere sancaklarile seyir teşkilâtına geçer muntazam çarklar ve dönüşlerle manevralar yaparlardı. Bu yelken talimlerinde dikkate şayan olan önemli nokta şu idi ki, müteaddit filikalardan mürekkep filoda ancak bir iki subay bulunur. Filikaların genel idaresi talebeye bırakılırdı. Filikalara girmezden evvel dümen yekesi başına geçmek yani filikanın kaptanı olmak arzuyu şedidi talebenin gözünden okunurdu. Sınıflar arasınba hattâ sınıfların kısımları arasında direk dikmek, yelken arma etmek ve çabuk iskeleden avara etmek rekabeti emre hacet kalmadan talebenin hissiyatından doğardı. muayyen bir programla yapılan yarışlarda muvaffak olmak için talebe filikalarda ve yelken donanımında basit ve fakat pratik çareler arar, kolaylıklar bulur ve tatbik ederdi. Talebeler küçük mikyastaki bu yelken gösterişlerile denize ısınmış kalbini mavi sulara çözülmez bağlarla bağlamıştı. Maksat ta işte bu idi. Talebeye yelken seyirlerinde tekneyi idare tarzını öğretip onu bir kaç ameliyatla imtihandan geçirdikten sonra nefsine itimat ettiğini telkin için kendi başına bırakamıyan, daima onun gözünü tehlikelerle ürküten mürebbiler talebeyi denizden soğuturlar onların ruhunda deniz aşkı yaratamazlar belki de bu aşkı söndürmeğe sebep olurlar.

Havuzda yüzen ördeklere baka baka çocuğun müfekkiresinde hâsıl olan kayık yüzdürmek merakı onun denizle karşılaşmasında derhal artar. Çocuk büyüdükçe bu merak derinleşip kökleşir ve nihayet onu doya doya seyretmek istediği kayık ve vapurların resimlerini kâğıtlara geçirmeye sevkeder. İşte filiz halindeki bu merak şimdi zevke ve dolayısile heyecana inkılâp etmiş, ayni zamanda denize ve deniz üstünde gezen şeylere karşı kuvvetli bir sevgi halinde tecelli etmiştir. İlk okullara devam eden çocukların resim defterini yoklarsak hemen hep-



sinde bacasından duman tüten bayraklı vapur karikatörlerile karşılaşırız. Bu iptilâ elbette ki sahil çocuklarında fazladır. Boğaziçinden geçen donanmayı görmek için pencerelere yığılan türk çocuklarının hepsinde o gemileri gezmek ve görmek isteği uyanır ve bir çoğu kaptan olmak hevesine kapılır. Manzaranın o taze ruhlarda hâsıl ettiği tesirleri tahlil edersek anlarız ki, çocuk yüzdürdüğü tahta kayıkların muazzam kaleler halinde ki heyulaları karşısında heyecanlanmış, süratli muhriplerin çıkardığı beyaz köpükler onun ruhunu okşamış ve yıkamıştır. Deniz tabiatin cazip, lâkin kudurduğu anlerde korkunç bir unsurudur. Çocuk onun teshir edici anlarını gördüğünden cazibesine çabuk

gönül vermiştir. Çocuğa yüzme öğretirken artık su üstünde kendisini tutabildiğini söylerseniz sevinir, bunu kendisi de bilfiil hissedince tabiate karşı galebe çaldığından dolayı haklı olarak gururlanır. Sandala bindiği zaman devrilmekten endişesi kalmaz, cesareti artar, nefse itimadı kuvvet bulur. Sahil çocuğunun oyun yeri deniz kenarıdır. Mevcudiyetini denizciliğe bağlıyacak yol, önündedir. Fakat denizden uzak illerde büyümüş bir çocuğun denizi ilk görüşü, dalgaların kıyılara çarpışını ilk defa duyuşu ruhunda korkudan evvel bir alâka uyandırır. Bu alâkayı besleyip inkişaf ettirmek kurumun ödevidir. Çocuklarımızda deniz sevgisi yaratacak ve bu sevgiyi şuurlu bir halde idame edecek kaynak deniz okullarımızdır. Bu okullarda deniz merakibini çoğaltmak ve iyi bir teşkilâtla küçük kürek ve yelken vasıtalarını talebelere yaptırmak ve mütecanis tekneler arasında yarışlar tertip etmek ve bunu hem ayar okullara da teşmil etmek denize heveskâr kazanmak için ilk düşünülecek tetbirlerdir. Bu sayede denizcilik mesleğini iyi elemanlarla teçhiz etmek imkânı elde edilir.

Yukarda zikrettiğim zaman zarfında deniz okulumuzda yelkenli bir talim gemisi olsaydı elde edilecek faydalar acaba daha mı fazla olurdu? Buna verilecek cevap evetten başka bir şey değildir. İlk vehlede yelkenin büyüğüle küçüğü arasında şekil itibarile hiç bir farkolmadığına ve bir yelken üzerinde öğrenilecek şeylerin pek basit olduğuna hükmedilir. Fakat bir filikanın yelken donanımile müteaddit serenli tekniği kabasorta bir yelken gemisinin donanımı arasında gemicilik yönünden dağlar kadar farkolduğunu söylemeye hacet var mıdır? Haddizatında bizim incelemek istediğimiz mesele yelkenlerin mesahaları yahut teknelerin ve donanımların biribirile mukayesesi değildir.

Yirminci yüzyıl gemiciliğinin yelken bahsine filika yelkenlerile başlanacağını hepimiz bililiz. Esasen yelkenli filikayı emeklemeye başlıyan bir yavruya yürümesini çabuk öğreten tekerlekli koltuğa teşbih etmekte hata yoktur. Teknenin hacmi büyüdükçe kaldıracağı direk ve yelkenin de o nisbette büyüyeceği ve büyüyen bu direk ve yelkenleri tutacak arma ve

selviçelerin cinslerinde ve evsafında hayli tebeddülât olacağı ve bunların miktarca çoğalacağı tabiidir. Artık bu tekne filikalıktan çıkmış yelkenli gemi vasfını takınmıştır. Yelkeni çok, direği büyük ve kalın, halâtları uzun, dümeni ağır olan bir gemideki iş te o nisbette fazla ve zahmetlidir. İşte bizim tetkik etmek istediğimiz cihet budur. Yelkenle mücehhez bir filikanın içinde her türlü ahval ve şerait altında yapılacak işin mahiyetile yelkenli bir gemide görülecek mütenevvi işlerin mahiyeti yekdiğerile nisbet kabul etmiyecek derecede vâsidir. Bir iş zorluğu derecesinde ehemmiyet alır. Güç işi başaran becerikli olduğunu ispat eder. Hayat mücadelesinde hüner, zorlukları yenebilmektedir.

Şimdi sözümüze okulun önündeki mefruz iki direkli ve kabasorta armalı bir yelkenli talim gemisinin güvertesinde devam edelim. Yelkenli filikalarda ıskotacılıktan yetişerek serdümen olmuş ve şamandıralardan dönmek için orsa, boca tıramolalarda meharet kazanmış talebeler talim gemisinin güvertesinde tabur halinde öğretmenin takririni dinliyorlar. Teknenin hacmine ve çekdiği suya nazaran direk irtifalarını ve yelken mesahalarını, cıvadranın tekne tulüne nisbetini, direkler arasındaki mesafenin hangi hesaba istinat ettiğini, serenlerin uzunluğunu, istiralya patrisa ve çarmıkların tertip tarzlarını, serenlere komuta eden pirasya ve mantilyaların donanım şekillerini ve daha bir çok arma durumlarını gözünün önünde tecessüm etmiş bir halde gören ve bunların yaradıkları işleri amelî tatbikatla anlıyan talebe, yelken mevzuunun gemi inşa fennine, fizik ve riyaziye ilimlerine dayandığını idrak edeceği gibi tarihin yelken devrinde atalarının denizler aşırı seferleri başarmak için ne büyük irade kuvvetine malik olduğuna da iman eder.

Gemi aksamı ve arma donanımı hakkında bilgilerini tevsi eden bu gençleri yelkenleri fora etmek için direklere, seren cundalarına, babafingo çubuklarına ve cıvadralara tırmandırırsak ilk defasında bacaklarının titrediğini sımsıkı tuttukları çarmık iskalaryalarını bırakmak istemediklerini, serenlere nasıl dört elle sarıldıklarını görürüz. Gemi demirli, hava sakin iken li-

manda yelkeni fora ve sara talimini bir kaç defa tekrarladıktan sonra titreyen bacakların taşıdığı gövdeye egemen birer mesnet halinde seri ve çalak hareket ettiklerine şahit oluruz. Seyir rulesini (ödev taksimi) de bir kaç mümarese ile belledikten sonra artık demir kaldırarak yelkenle limandan çıkmaya cesaret edebiliriz. Sırtında bir düzine irili ufaklı yelkenle melteme borda veren bu temiz tekne gür bir sesin ahenkli komutalarına uyarak orsa seyirle rüzgâr üstüne yükselmeye gayret ederken bağrındaki genç ruhlara tabiatle mücadele tohumunu eker. Tıramola komutasının peşinden gelen hay hay!... seslerine yelken yapraklayışının ihtizazları karışarak neşe dolu gözler ufuklara çevrilir. Bütün bu genç kalplerde okulun rıhtımından hasretle baktıkları enginlere açılmak emeli bir ideal olmuştur. Marmaranın doğu köşesine yaslanan yeşil adaları uzaklardan görmek, coğrafya dersinde okudukları boğaz akıntısının tesirini bil'amel anlamak merakı günlerce müfekkirelerini işgal etmiş ve nihayet bu arzularına kavuşmuşlardır. Nöbetçı vardiya güvertede vazifesi başında, iğnecikten gelen sert poyraz rüzgârı önünde pupaseyrin dümen idaresindeki zorluğunu bil'amel öğrenirken rahatçı vardiya salonda Marmara sahillerinin topoğrafik ahvalini öğretmenlerinin takririnden dinliyorlar. Rüzgâr şiddetini arttırıyor. Tekne dalgalara uyarak ağır ağır sallanmaya başlıyor. Adaların sivri tepeleri ve İstanbulun ince minareleri ufukta kaybolmak üzere. Bozburun ve İmralıada iskelede bordalanıyor. Seyir kamarasındaki harita çifte kerterizlerin düz çizgilerile dolup siliniyor. Geminin bulunduğu yer bu çizgilerin birleştiği nokta olarak kabul ediliyor. İki talebe kıç tarafta parakete atmakla meşgul. Saati not defterlerine yazıyorlar. Zeval vaktine yarım saat var. Seksant kutularile bir grup güverteye çıkıyor. Hesaplanan gayt irtifaı bekleniyor. Geminin sallanmasından hakiki irtifaı kestiren pek az. Ayni zamanda telsizle Naun istasiyonunun zeval işareti alınıyor. Kronometre kayitleri tutuluyor ve bu hassas saatler kuruluyor. Yemek vakti gelmiş. Dersten çıkan vardiya aryasofra ederek yemek bekliyor. Sofra başında herkes biribirinin ahvalini kritikle meşgul. İçlerinden birisi arkadaşlarına

Bandırmaya giderken şiddetli lodos fırtınasına nasıl yakalandığının o zaman kendisinin denizden hiç müteessir olmadığını, açık havanın deniz tutmasına mâni olduğunu ve yemeği çabuk bitirip güverteye çıkmalarını tavsiye ediyor. Vardiya değişiyor. Vazife yerlerini yemekten kalkan vardiya alıyor. Yemek sırası nöbetçi vardiyaya gelmiş, onlar yemeklarini güvertede yemek istiyorlor. Fakat gemı dissiplini icabı mangadaki sofralarının başına geçiyorlar. Bu vardiya fazla acıkmış. Öyle ya denizin iyotlu havası ve bedenî çalışmaktan kalori sarfiyatı insanı çok acıktırır. İştahlı yemekten sonra sofralar temizleniyor. Şimdi ders sırası bu vardiyanın haritada gemi komutanının çizdiği rotaya nazaran ilk uğranacak liman Gelibolu. Talebe arasında Geliboluyu gören hiç kimse yok. Marmarada doğan Türk donanmasının vaktile burada belli başlı bir tersanesi olduğu, türk denizcilerinin Akdeniz boğazı methalindeki bu sevkulceyş noktasına egemen olmakla boğazı kontrolları altında tutmuş oldukları savaş tarihi dersinden hatırlanıyor. İskele başomuzlukta Marmara adası görülüyor. Kapudağ yarımadasından ayrılmış gibi duran bu balık yatağı ada, güneş batarken bordalanacak. Pruvada beliren duman boğaz istikametini gösteriyor. Yaklaşan bu duman biraz sonra büyük bir gemi gövdesi halinde meydana çıkıyor. Bu bir türk posta vapuru. İzmir ekspresi. Bayrakla selâmlayıp geçiyor. Bandırma körfezinden doğru gelen diğer bir geminin yüklü bir alman şilebi olduğu bandırasından anlaşılıyor. Güneş kızıl bik ufuk altına girerken seyir fenerleri yakılıyor. Derken Marmara adasının şimşekli feneri çakıyor. Rüzgâr şiddetini kaybettikçe talebeler arasındaki endişe de azalıyor. Boğaz medhalinde kalabalık bir seyrüsefer memleket ekonomilerinin yüksekliğini ifade ediyor. Şimdi derslerde öğrenilen men'i müsademe kaideleri inceleniyor. Vardiya subayı yüksek sesle serdümene komuta ederken diğer taraftan yol verme usulünü kısaca anlatıyor. Pruvada Gelibolu feneri göründüğünü çanaklıktaki nöbetçi bağırarak haber veriyor. Akıntı ve rüzgâr müşterek bir kuvvetle tekneyi iterek Gelibolu limanına yaklaştırıyor. Artık parlak ve muntazam ışıklar şehrin çevresini gösteriyor. Seren yelkenlerini sarmak için verilen komuta talebeleri gecenin karanlığında bir hamlede marsepetlerin

üzerine çıkarıyor. Başta iki flokla trinket ve randa yelkeni limana girmek için icap eden ağır yolu temine kâfi geliyor. İskandiller demir yerine gelindiğini bildiriyor. Bir ande yelkenler mayna edilerek demir funda ediliyor. Gemi jurnalına kuyudat yapılarak barometre iş'aratı gözden geçiriliyor. İhtiyat tedbirlere tevessül edilmesi için komutan birinci subaya kesin emirler veriyor. Arma buranda silisresile burandalar kancalara asılıp kes ateş emrile gözler kapanıyor. Güverte nöbetçilerinin güvertede ağır adımlarla yürüyüşünden başka bir ses duyulmuyor. Sabah erkenden uykudan kalkan talebe yıkanmak için güverteye çıktıkları zaman Gelibolunun genel manzarasile karşılaşıyorlar. Küçük gemici çocukları sandallara dolmuşlar babalarının kayıklarına hiç benzemiyen bu bembeyaz büyük yelkenli gemiyi hayran hayran seyrediyorlar. Kahvaltıdan sonra güverte yıkama ve nete batarya başlıyor. Kollar, paçalar camadana vurularak gerdel ve fırçalar güverte üstünde işliyor. İlkbaharın serin suları çıplak ayaklara çarptıkça fırçalar daha seri gidip geliyor. Temizlik işini bitiren talebe yataklarını havalandırıyorlar. Sabah yoklamasında o günkü emir nöbetçi subayı tarafından okunuyor. Rüzgâr fırışka poyraz. Vira demirle pruva boğaza çevriliyor. Talebe güverteye toplanmış Türk kahramanlığına sahne olan yarımadanın tepelerini tetkik ediyorlar. İçlerinden bir kaçı vatan uğrunda hayatlarını feda eden şehit babalarının ruhlarına yaklaştıklarını hissederek elemlerini gizlemeye çalışıyorlar. Onlar asker olan babalarını hayal meyal hatırlıyabiliyorlar. Kederli annelerinden duydukları Çanakkale ismi küçücük dimağlarında ebediyyen silinmiyecek kadar kökleştiğini düşünüyorlar. Ellerindeki boğaz haritasından eski istihkâm yerlerini araştırıyor ve gözlerini oralarda gezdiriyorlar. Nara karşısındaki Çanakkale şehitlerine merasim alanı içinde bir dakika resmi selâm yapılarak sancak mezestire ediliyor. Boğazın en dar yerinden de geçilerek Seddülbahire yol veriliyor. Sancak tarafta kalan kara parçası Türk tarihinin şanlı sahifelerine mevzu olan Gelibolu yarımadası. Bu dar mıntakada yüzbinler karşı karşıya gelmiş, bu mavi sularda acunun en büyük topları havaları yırtmış, bu göklerde sa-

vaşmanlara ateş yağdıran uçaklar beyin humması gibi ıstıraplara sebep olmuş fakat bütün bu ateş ve ölüm makineleri türkün imanlı göğsüne çarparak kırılmış ve kovulmuştur. Gemi, karanlık bir gecede durgun sulara gömülen (Golyath) ın enkaz halinde dibinde yattığı Morto önünde duruyor. Karşıda Karnlık liman. O liman ki, (İrrezistibl)ın, (Golva) nın, (Büve)nin karanlık mezarı. Beriyanda toprak rengindeki taş sütunlarile ifade edilmek istenen ingiliz ve fransızların kıymetsiz hıtıraları ..... Talebeden biri haniya bizim Mehmetciklerimizin anıtları diyor. Şehit oğlu olan arkadaşı ona (Görmüyor musun? bu dağlar, bu taşlar, bu tepeler ve bütün bu yarımada mehmetciğin heybetli duruşu .....) cevabını veriyor. Bu yiğitlik alanını daha iyi görebilmek için talebeler direğe tırmanıyorlar. Serenlerin cundalarından, çanaklıklardan dürbünle bakıyorlar. Uzaklarda tek tük dikili taşlar görüyorlar. Derin bir sükûnete boğulmuş Morto koyunun ortasında duran bu yelkenli geminin yolcuları Çanakkale menkibelerini okul sıralarında okumuşlar, kahramanlık destanlarını ağabeylerinin dilinden dinlemişler. Onlar bu vatan parçası uğrunda hayatlarını ortaya atmışlar. Bunlar da yurdu saldırımdan korumak için aziz canlarını bu sulara bu topraklara gömecekler .... Arma üstünde çamariva durumu alan tabebe bir ağızdan Cumuriyet marşını söylüyor. Bu vakur sesler Kocaçimen sırtlarında, Anafarta vadilerinde yatan şehit baba ve kardeşlerin ruhlarını şadediyor. İngiliz mezartığına memur malûl Coni piposunu ağzından çekmiş hayretli gözlerle bu manzarayı seyrediyor. Türk çocuklarının coşkun seslerini vaktile karşiki vadilerden kopup gelen naralara benzetiyor.

Uzaklarda İmroz ve Bozcaada hafif bir duman içinde zamanın tatlı rüyasına dalmış tecrübedide ihtiyarlar gibi sakin ve mütevazi duruyor. Talebe sahile çıkmak dereler tepeler aşıp savaş alanlarına ayak basmak merakile çırpınıyor. Ertesi gün sabah erkenden filikalarla kumsala çıkıyorlar. Hedefleri Alçıtepe. O yüksek tepeden yarımadaya, çıkartma yerlerine, siperlere bakacaklar .... Ayaklara tozluklar takılmış, matralar ve yiyecek paketleri bellere asılmış cebri yürüyüşle ilerliyorlar. Bastıkları

toprağa, ayaklarını saran toza kim bilir kaç insanın eti ve kemiği karışmış. Aştıkları dereler kim bilir kaç yüz kişinin al kanlarile dolup taşmış. Sağda bir çukur solda bir demir parçası... Üstünden yirmi uzun yıl geçen savaşın izleri hâlâ belli. Nihayet Alçıtepeye varıyorlar. Akdenize doğru kanat germiş bir kartalın gövdesinden sivrilen bu egemen tepe günlerce ağır gemi toplarına bağrını açmış, yüzlerce tonluk çelik halitalarını yutmuş fakat rakımından bir santim bile eksilmemiş. Şimalde Suvla, Anafarta ve Arıburnu ayak altında. Cenupta Anadolu yakasının yeşil yamaçları ve bunların gerisinde dumanlı dağlar gözün alabildiği kadar uzanıp gidiyorlar. Yarımadanın coğrafi durumunu bir bakışta kavramak için en müsait noktadalar. Kısa bir dinlenmeden sonra Savaş tarihi öğretmeni Çanakkale savaşlarının muhtelif safhaları hakkında genel izahat veriyor. Dönüşte Seddülbahir telsiz istasiyonuna uğranıyor. Akşam üstü gemi demirini kaldırarak küçük motor makinesinin yardımile boğazdan gece geçerek tekrar Marmaraya giriyor. Doğanarslan önlerinde şiddetli bir yıldızpoyraz fırtınasile karşılaşıyor. Gabya yelkenini camadana vurmak üzere uğraşan talebelerden birisi denize düşüyor. Can kurtaran simidi derhal atılarak deniz filikası süratle mayna ediliyor. Bereket versin bunun talimini limanda yapmışlar. Fakat denizler kurtarma işine çok engel oluyor. Denize düşen talebe iyi bir yüzgeç olmasa boğulacak. Oldukça zahmet çekerek kazazedeyi kurtarıyorlar. Sabır ve tahammül telkin eden orsa seyirlerle ve bir çok tıramolalarla Marmara adasına ve Ereğli limanına uğrıyarak Heybeliye dönüyorlar.

Ondört gün süren bu kısa seferden okula dönüşte yirmi dört kişilik bu sınıfı gözden geçirelim. İlk bakışta rüzgâr ve güneş tesirile yüzlerin yanık bir renk aldığını, el ve avuçların halat ve kürek çekmeden kabarıp patladığını, yürüyüş ve bakışlarında az çok bir değişiklik hâsıl olduğunu görür ve sezeriz. Hepsi borda botunu altlarında fırıldak gibi çevirmesini, bir yomayı süratle en biçimli şekilde roda etmesini, koçboynuzuna yahut direk dibi maymuncuklarına halatın bir çift hareketle volta edilmesini, yan mataforasından bota çabucak atlamasını mükemmelen öğrenmişlerdir.

Marmara içinde bu seferler senede bir kaç defa yapılacak olursa talebenin limanda öğrendikleri şeyleri kendi dimağ ve ellerile tatbik ederek gemiciliğe ünsiyet ettiklerini, emre ve tenbihe ihtiyaç göstermeden püsküllenen halat çımalarını piyanladıklarını, donanımda kusurlar görüp tashihe uğraştıklarını velhasıl gemici titizliğine alıştıklarını görürüz. Bütün bu amelî işler şahsî teşebbüs, cesaret, evvelden görüş ve nefse itimat gibi vasıfların inkişafına hadim olduğu gibi teşriki mesai, çeviklik ve beden tahammülü gibi kabiliyetlerin genişlemesini de hazırlar.

Yelkenli gemiye ilk giren çocuk güvertede etrafına bakınca bir çok halat, makara, koçboynuzu vesaire gibi muhtelif şekil ve durumdaki maddeleri, başını yukarıya kaldırınca direklerin bir çok arma ve selviçe donanımlarından mürekkep sarmaşıklarla örtülmüş olduğunu görerek şaşırır. Bunlara nasıl akıl erdireceğini düşünür. İşin zorluğu gözünün önünde büyüdükçe büyür. Fakat günler geçip elleri nasırlandıkça gözünü ürküten zorlukları birer birer yenmeğe başlar. Aradan bir kaç yıl geçtiği zaman onun için gemide hiç bir nokta meçhul kalmaz. Şapkadan sintineye kadar donanımı ve tekneyi elekten geçirir gibi beynine nakşeder. Bir gün ızbarço üstüne oturup babafingo çubuğunu boyar, ertesi gün dümenin karanfil halatına dikiş vurur. Sabah karanlığında botu temizler. Akşam üstü botu mataforaya asar. Seferlerde sağanağı kollamasını, ıskotaları denklemesini kavrar. Açlığa, uykusuzluğa alışır. Büyüyüp delikanlı olunca ihtiyar kurt gemicilerle konuşmağa yeltenir. Onların heyecanlı hikâyelerini dinlemeğe can atar.

Bundan beş yıl evvel (Norveç)'in Horten limanında bir tecim okulu talim gemisini sefere hazırlanırken görmüştüm. Talebeden bir çoğunun pipo içtikleri hayretimi mucip oldu. Sebebini sordum. Dediler ki gemicinin denizde en iyi arkadaşı pipodur. Çakısız gemici nasıl ki dümensiz gemiye benzerse piposuz gemici de arkadaşsız demektir. Sonra genç gemici daima pişkin ve olgun gemicileri kendisine örnek tutar. Onlar gibi olmak ister. Buna ben gemici ruhunun akisleri diyorum. Bankada çalışan bir genç memur, servis şefinin muamelättaki inceliğini ancak çok müdekkik olarak ve uzun zaman kafa

yararak anlıyabilir. Gemici için bu keyfiyet başkalaşır. Deniz aşkını ruhuna sindirmiş olan genç gemicide taklit hassası o füsunkâr aşkın cazibesine kapılarak çok seri inkişaf eder. Gemiye ayak bastığının ertesi günü boynuna takmak için bir çakı, ayağına geçirmek için bol paçalı bir pantalon almaya koşar. Oturup kalkmada, yemek yemede, sohbet etmekte yaşlı tayfalara benzemeğe özenir ve nihayet dümenin başına geçtiği zaman heybetli görünmesini bilir.

Askere alınan yurdun delikanlı çağındaki çocuklarını Erat talim taburuna girdiklerinin birinci ayında talim ve istrahat zamanlarında tetkik ediniz. Yürüyüşünden, bakışından, dinleyişinden ve tutumundan sahil uşağını seçebilirsiniz. Mesleğini sorarsınız ya motorcu, ya balıkçı, ya tayfa, yahut ta süngercidir. Elimize gelen erler arasında küçük yaşta babasının, dayısının yelkenli gemisinde miçoluktan yetişmiş olanlar en açıkgöz, en becerikli, en atılgan, en dayanıklı gençlerdir. Böylelerinin teknik işler meşheri olan bir denizaltı gemisinde de hususi mevki ve itibarları vardır. Geçen kış Karadeniz seferinde bir bordadan öbür bordaya düşercesine çalkanan Sakaryanın köprüüstü dümeni başında sarsılmadan ve titremeden metin bir durumda heykel gibi duran ve modern cayro pusulaya bakarak geminin başını emrolunan cihete mıhlıyan Bodrumlu türk çocuğu 12 yaşındanberi babasının yelkenlisinde yetişmiş bir gemicidir. Gelibolu trandillerinde, Marmaris peremelerinde, İnebolu barkolarında, Rize takalarında çekirdekten yetişme gençlerin Yavuz gibi büyük gemilerden tutunuz da en seri muhrip, denizaltı gemisi ve avcı botlarında, porsunlık, serdümenlik vardabandıralık, ateşçilik ve yağcılık hizmetleri için ne kıymetli unsurlar olduğunu hepimiz görüyor ve biliyoruz. Bu ilimsiz gençlere bu kıymeti veren deniz ve denizciliğin yelken bıranjıdır.

Hayat ve mevcudiyeti denize bağlı ulusların bahriyelerine personal yetiştirme usullerini gözden geçirecek olursak, bir kısmının yelkenle bir kısmının da buharla harekete gelen talim gemilerini kızaklardan indirerek denizlere salıverdiklerini görürüz.

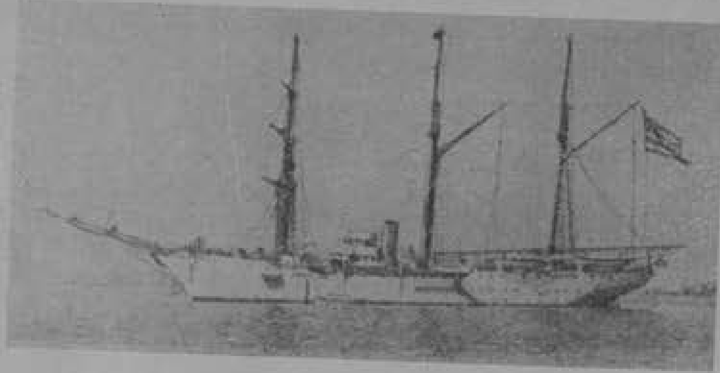
Mektep gemisinin yelkenli olmasına önem veren bahriyeler arasınpa İtalyayı başta buluyoruz. Beheri 3500 tonluk üç direkli tamamen kabasorta armalı olan ve onbeşinci asrın Venedik kalyonlarına benziyen Christoforo Colombo ve Amerigo Vespucci adlarındaki iki italyan okul gemisi yüzlerce deniz talebesini ve erbaş namzetlerini Akdenizde okyanuslarda dolaştırıyor. Bunlar bir kaç ay evvel İstanbul limanını da ziyaret ettiler. Başkasaralarında topları, ambarlarında talim kovanları müteaddit makinalıtüfekler ve 2000 beygir kuvvetinde mazot yakan motor ile teçhiz edilmiş olan bu iki geminin limana girişini Cihangirden seyrettim. Poyraz hafif. Boğazda, akıntı alelâde idi. Motorlarını işleterek Sarayburnu ve Kızkulesi önünden ağır yolla demir yerine indiler. Bütün arma donanımları mükemmel bir gemicilik san'atile işlenmiş. İtalyanların ayrıca eski bir kruvazör olan buharlı okul gemileri de faal. Maamafih deniz okulunun ikmal edenlerin ilk ameliyat ocağı bu iki yelkenli gemidir.



İtalyanların yelkenli okul gemilerinden biri

İtalyanlardan sonra Akdenizde yelkene ehemmiyet veren yunanlılardır. Zengin bir yunanlının yardımile İngilterede inşa edilen Ares adındaki yelkenli okul gemisi 1870 tonluk

üç direkli kabasorta arma taşıyan demirden bir teknedir. Ayrıca 1000 beygirlik bir yağ motorile de mücehhezdir. Cevelângâhı daha ziyade Akdeniz havzasıdır. Geçen yıl İstanbul limanına da uğramıştır. Deniz talebelerinin ameli talim ve terbiyesini temin eder. Yunan bahriyesinin bundan başka buharlı okul gemisi yoktur.



Yunan okul gemisi Ares

Alman bahriyesi de ötedenberi yelkene büyük kıymet vermekle maruftur. Üç yıl evvel Niobe adlı büyücek yelkenli okul gemileri ani bir kasırgadan albura olarak batmasına ve altmış talebenin hayatı tekne ile beraber Baltık sularına gömülmesine rağmen bu bahriye, o gemi âyarında ve motorla da mücehhez olmak üzere ulusun teberruuna dayanarak süratle bir yelkenli okul gemisi yaptırmıştır. Gorch Fock ismindeki bu tekne 1500 tonluk olup üç direkli ve hafif kabasorta armalıdır. Bahriyeye intisap eden talebelerin piyade taliminden sonra altı aylık ilk deniz talim ve terbiyesini temin etmekte ve en fazla Baltık denizinde dolaşmaktadır. Almanlar büyük savaştan sonra yaptıkları 6000 tonluk hafif kruvazörlerinden bir tanesini münavebe ile okul gemisi vazifesine tahsis ediyorlar. Bunlar Astsubayları ve erbaşları aylarca süren dünya dolaşmasile donanmaya hazırlıyorlar. İlk okul gemisi olan Emden kruvazörü 928 yılında İstanbula da gelmişti.

Cenubî Amerika bahriyelerinden Arjantini de yelkenli okul gemisi kullanmakta iyi bir yer tutmuş sayabiliriz.

Hattâ yelkenle seyrüseferde bu gemi belki de en ön safı işgal edebilir. Bu da yunanın Aresinden biraz büyük, demirden yapılmış kabasorta armalı ve üç direkli beyaz bir teknedir. Okuldan çıkan talebeleri okyanusları aşarak Avrupa sularına getirir. Bu gemi de İstanbulu iki defa ziyaret etmiştir.

Yugoslav bahriyesine gelince bu bahriyenin yalnız tecim kısmına mensup iki direkli hafif kabasorta armalı 720 tonluk demirden yapılmış Jardan isminde bir küçük okul gemisi vardır. İstanbulu bir kaç defa ziyaret etmiştir. Bu bahriyenin ihtiyat kadrosuna her yıl yeni elemanlar hazırlıyan küçük yelkenli gıpta edilecek bir mevcudiyettir.

İngiliz, fransız, amerikan, japon, rus bahriyeleri okul gemisi olarak buharla müteharrik zırhlı, kruvazör ve gambot sınıfı gemiler kullanmaktadırlar. Bilhassa fransız bahriyesi icabında savaş filosunun bir rüknü olarak kullanmak düşüncesile modern bir okul kruvazörü inşa ettirmiştir. Eski bir zırhlı kruvazör olan bundan evvelki okul gemisi bir kaza neticesinde Cezayir sahilinde karaya gitmiş ve parçalanmıştır. Fransızlar da bu yıl içinde İstanbulda gözükmüşlerdir.

Dünya bahriyelerinin okul gemilerini genel bir bakışla tavsif ettikten sonra bugünün ihtiyacını elde etmek için hangi sistemin maksada daha uygun olacağını tetkik edelim. Buharlı savaş gemilerini sevk ve idare edecek unsurları yine aynı avsaftaki gemilerde yetiştirmek haddi zatında makul bir düşüncedir. Fakat bu düşünceyi daha ziyade taknik personalın talim ve terbiyesinde ısrarla tatbik etmek en doğru bir hareket olur. Güverte sınıfındaki subay namzetlerinin sevk ve idareyi ellerine alabilmeleri için önlerinde uzun mesai zamanı vardır ve bu zaman zarfında muhtelif silâh ve teçhizat kurslarını donanma cüzütamlarında göreceklerdir. Bundan başka hususi bir okul gemisi yapmak, bunu idame etmek ve devamlı surette dolaştırmak nihayet mali cepheye yani keseye dayanır bir keyfiyettir. Buhar makineli bir okul gemisinin ocakları her zaman fayrap durumda bulunması ve geminin kalabalık bir yekûn tutan esas mürettebatı olması zaruretinden maada tekne ve teçhizatının tamiri için de hayli bir masrafı göze almak ve

uzunca bir sefer için yüzlerce ton kömür tedarik etmek mecburiyetine katlanmak lâzımdır.

Yelkenli için bu malî sarfiyatın mühim bir kısmı ortadan kalkmakla tasarruf prensibine kendiliğinden inkıyat edilmiş olur. İşte bu sebepledir ki, kârı az masrafla temin etmek düşüncesi tecimde olduğu gibi savaş personalını yetiştirmek alanında da egemen olmaktadır. Ve bunun için de yaşadığımız sürat devrinde yarının gemi, filo komutanlarını liman liman gezdirmek için yelkenli gemiler tercih olunmaktadır. Esasen parası az olan bahriyelerin yelkenli okul gemisi, parası çok olanların ise buharlı okul gemisi kullanmakta oldukları görülüyor.

Deniz üstünde ulusuna iyi mukadderat yolu çizmek fırsatına nail olacak kudretli amiralın bilfiil donanmada yetişeceği en bariz bir hakikattir. Fakat onu hazırlıyacak memba yalnız okul gemisi değildir. Onun halikı başlıca fıtrî meziyetlerdir. Kisbî vasıtalar da kurslar ve akademidir. Binaenaleyh ideal amiral yelkenli okul gemisinden de buharlı okul gemisinden de yetişebilir.

Bizim için en emin ve doğru yol alman bahriyesinin tuttuğu yoldur. Deniz okulumuzun kara sularımızda ve Marmara içinde emniyetle dolaşabilecek cesamette küçük bir yelkenli talim gemisi olmalı. Subaylıkları yaklaşan deniz talebeleri donanma cüzütamlarından birinde talim ve terbiye edilmelidir. Bu suretle okul gemiliğine tahsis edilen savaş gemisi icabında donanmanın bir rüknü olarak savaş alanına atılabilmelidir. O halde bugünkü ihtiyacımız deniz lisemizin talebe kadrosu nazarı itibare alınarak küçük bir yelkenli talim gemisi tedarikile tatmin edilmiş olacaktır. Bu gemiyi yeniden kuracak inşaiye mühendislerimizin ve donatacak armadorlarımızın bilgi ve iktidarları kâfi derecedir.

Gönül istiyor ki okul gemimiz yabancı sularda ve limanlarda dolaşsın. Çünkü gemici denizde pişer, denizde yırtılır ve yurt için denizde savaşır. Çok şey öğretmek için çok denizde

gezdirmek gerektir. Şanlı sancağımızın her limanda, her boğazda, her ufukta mevcudiyetini göstereceği zaman yakındır. Parlak istikbal, kutsal cumuriyetimizin nurlu ışığı altında yaşıyan büyük ulusumuzun ve onun çocukları olan bizimdir.

Yazan
James L. Bates

Çeviren
Yzb. FARUK ERLER

Uçak gemileri dizayninde düşünülecek noktalar

İdeal bir uçak gemisinin en önemli parçası, uçakların emniyetle inişlerini temin edecek, uçmaya hazırlanan uçakların işlerini görmeye yetecek ve uçakların kolaylıkla uçurulmasını temin edecek büyüklükte ve tertibatta bir uçuş güvertesidir. Bir uçak gemisinde uçakların uçurulması için mancınık (catapult) ta kullanılabilir, fakat bu vasıta diğer sınıf savaş gemilerinde de vardır.

Uçak gemisinin genel olarak bir hangarı vardır. Bazı kruvazörlerde hangar mevcut isede, uçak gemisi uçakların dikme, tente vesaire gibi yardımcı araçlar kullanılmaksızın doğrudan doğruya geminin üzerine inebilecekleri yegâne tiptir.

Esas itibarile bu hususiyet dolayısile icap eden büyük alan ve sıklet ve gerek bu hususiyetin doğurduğu ve gerekse bunun için yardımcş tesisat uçak gemilerini bu gün bildiğimiz tipler haline getirmiştir.

Uçuş güvertesinden başka, mümkün olduğu kadar çok uçak istiap edecek büyüklükte bir hangar ve bu hangarı uçuş güvertesine bağlıyan süratli ve yüksek kifayetli asansörler de başlıca unsurlardandır. Tesbit tertibatı, şarambol (palisade), gazolin sarnıçları ve tevzi tertibatı, ambarlar vesaire gibi mühim aksam ve teçhizat var ise de, bunlar yukarda zikredilen esaslara yardımcı teşkil ederler.

Şimdiye kadar temas etmediğimiz, fakat bütün savaş gemilerinde müşterek olan iki unsur silâh ve sürat te mühim rol oynar. Aşağıdaki cetvelde, Vaşington antlaşmasının azami olarak müsaade ettiği 8 pusluk top taşıyan « Lexington », «Saratoga» ve « Akagi » müstesna olmak üzere, bütün uçak gemilerine küçük çapta toplar (6 pus ve daha az) tabiye edilmiş olduğunu görüyoruz. Yalnız küçük top tabiye edilmesinin bir çok

sebepleri vardır. Bunların arasında başlıcaları geminin uçuş güvertesine vesair hususiyetlerine zarar vermeden kâfi miktarda dirisa zaviyesi verilememesi, toplar için lüzumu olan ateş kontrol tertibatının mükemmelen temin edilememesi ve cepane nakliyatının iyi muhafaza altına alınması ve kifayetli yapılmasının imkânsızlığıdır.

Bu güne kadar uçak gemisi için en muvafık süratin intihabında hiç bir ittifak görülmemektedir. Bu gün hizmette bulunan uçak gemilerinden yedisi 25 mil ve daha aşağı ve yedisi 25 milden yukarı süratledirler. Yüksek sürat, uçakları uçurmak, filo ile daha kolay temas temin etmek ve en sonunda büyük önemi olan, fakat muhafazası zayıf büyük bir gemiyi her an tehdit etmesi muhtemel felâketlerden kurtulmak cihetlerinden, uçak gemisi için kıymetlidir. Yalnız şunu da kaydetmek lâzımgelir. Sürat dediğimiz kıymetli unsur, bir çok mahzurlar ve müşkülleri de beraber getiren büyük makine tesisatile temin edilebilir.



Amerikan Langley uçak gemisi 1920 - 22 seneşinde bir deneç olmak üzere Jupiter kömür gemisinin, geminin esas teknesinden epey yüksekte sütunlar üzerine oturtulmuş bir uçuş

güvertesi inşa etmek, apteykleri yeniden yola koyarak bordaya indirilir kaldırılır, bacalar tertip etmek ve başa uçuş güvertesinin altına yeni bir komuta mevkii tesis etmek suretile, tadilile meydana gelmiştir. Bu gemiyi muvafık bir suda yüzdürebilmek için mühim miktarda safraya ihtiyaç hâsıl olmuştur.

1 - Temmuz - 1922 de tasdik edilen Vaşington antlaşması kısmen ikmal edilmiş bulunan (Lexington) ve (Saratoga) savaş kruvazörlerinin uçak gemisi haline ifrağını emrediyordu. Şimdi, amiral Rock un 1928 senesi inşaiye mühendisleri sosyetesi senelik kitabında, bu gemilerin o zamanki durumunu anlatan, makalesinden iktibas edelim.

« Uçak gemisi haline ifrağ edilmesi için yapılması icap eden plânların hazırlanmasından evvel geminin ana eb'adı, top ateşine karşı muhafaza tertibatının çerçevesi ve makine tesisatının dizaynı tesbit ve ikmal edilmiş bulunuyordu. Bu durum, yeni bir dizaynda değiştirilmesi muhakkak olan bir çok noktaların istenmiyerek bırakılmasını icap ettirdi. Makine daireleri ve cepaneliklerin tertibatı pratik olarak tamam gibi idi. Bunun için uçak gemisi olabilmek üzere yapılan bütün tadilât hemen yalnız zırh güverte üzerine inhisar ettirildi. Bu tadilât, uçakları istif edecek bir hangar, ucuş güvertesinden indirip çıkaracak bir asansör, uçaklar ve makinelerinin yedek aksamının muhafaz edileceği ambarlar, uçaklar ve makinelerinin elden geçirilmesi için tamir yerleri ve geminin istiap edebileceği en çok adetteki uçağın uçuş ve inişi için icap eden bütün tertibatı havi arızasız ve büyük mesahada bir uçuş güvertesi yapmaktan ibaret kalmıştır. Su hattı üzerindeki teknenin şekli, mümkün olduğu kadar geniş bir uçuş güvertesi temini noktasından tesbit edilmiştir. »

Amerika bahriyesinde doğrudan doğruya uçak taşımak üzere dizayn ve inşa edilen ilk gemi (Ranger) dir. Bu geminin sürati iyidir. Uzun ve geniş bir uçuş güvertesi, yüksek fribordu vardır, fazla miktarda uçak istiâp eder ve komuta ve idare, ateş kontrol ve hava kontrol tesisatı güzeldir. (Ranger) ın uçuş güvertesi, Lexington ve Saratoga da olduğu gibi geminin metanetini temin eden gerderin bir parçasını teşkil etmeyip, geminin esas teknesi üzerine oturtulmuş sütunlar ve perdelerle desteklenmiştir. Uçuş güvertesi, bünyesinin mümkün olduğu kadar hafif yapılabilmesi ve denizli havalarda lüzumsuz tazyiklardan kaçınılması için, müstakil bir kaç parça olarak inşa edilmiştir.

Yukarda bir kere daha müracaat edilmiş olan amiral Rock un makalesinden yeniden yapacağımız iktibas, Ranger dizaynına müessir olan düşünceleri biraz aydınlatır:

« Uçak gemisine zırh konulmaması lâzımdır, çünkü uçak gemisi kendi taşıdığı uçaklara gelecek bir isabetle, kendiliğinden bomba hücumu, infilak ve yangına maruz kalacağı ve bu tehlikeye karşı hemen hemen müdafaasız olduğu cihetle, sukesiminin iyice bölmelere taksiminden başka türlü muhafazasına kalkışılması sıkletin israfı olarak telâkki edilebilir. »

Bu görüş, borda kuşağı, zırh güvertesi ve deniz altından infilaklara karşı sualtı muhafaza tertibatı olan Lexington ve Saratoga daki şekilden tamamile ayrılmaktadır. Bu gemiler ikizli taretler dahilinde 8 adet 8 pusluk top ta taşımaktadırlar. Lexington ve Saratoga daki bu teçhizat ve bunlardan başka Ranger deki mihanikî mekanizmalı 53 000 beygir kuvvetindeki makine tesisatına mukabil, bu gemilerin 200 000 beygir kuvvetinde alektrik makine tesisatile mücehhez bulunmaları, her iki tipin arasındaki büyük maimahreç farkını izah eder.

Rangerden sonra Amerika bahriyesi için dizayn edilen en son uçak gemileri Yorktown ve Enterprise dir. Bu gemiler henüz Hewport Nevs inşaat fabrikasında hali inşadadır. Bunların hakkında pek az malûmat neşredilmiştir.

Aşağıdaki cetvelde Amerikada ve diğer memleketlerde hizmette bulunan uçak gemilerinin evsafı tesbit edilmiştir. Buradaki malûmat muhtelif membalardan alınmıştır.

Bugün hizmette bulunan uçak gemilerinin çoğu tadilen yapılmış teknelerdir. İngilizler Hermes ile, japonlar Hosho ile, amerikalılar da Ranger ile bilhassa uçak taşımak üzere dizayn edilmiş gemilere sahip olmuşlardır.

Yukarda zikredilen üç geminin de nisbeten mutedil sürati ve küçük maimahreçte tekneler olduklarını kaydetmek gerektir.

Amerikada inşa edilmekte olan uçak gemileri adı geçen gemilere nisbeten daha büyük oldukları halde, Japonyanın projelendirdiği yeni uçak gemilerinin 10 000 ton maimahreç civarında, oldukça küçük gemiler olacağı anlaşılmaktadır.

Veçhelerdeki bu ayrılıklar uçak gemilerinin inkişafı hususundaki görüşlerin değişikliğini göstermektedir.

Düşünüşlerdeki başkalıklar, muhtelif bahriyelerde kazanlardan çıkan gazlerin dışarıya sevkı ve uçuş güvertelerinin tarzı tertibi cihetlerinde de görülür. Amerika ve İngiltere kazan gazlerini etrafı bir ada gibi çevrilmiş amudî bacalardan dışarı sevketmektedir. Japonya herhalde güvertenin dümdüz olmasının daha faydalı olacağına kani olduğu için, gazleri ya kıçta uçuş güvertesi altında veya bordada menteşeli bacalardan dışarı sevketmektedir. İngiltere ve Japonya başta iki güverteden uçuşu daha ziyade tercih etmektedir, fakat bu şekil henüz Amerikaca kabul edilmemiştir.



Şimdi tamamile hususî bir tip olan uçak gemisinin dizaynı meselesine dönecek olursak, evvelâ ana eb'adın ve bunların yekdiğerine olan nisbetlerinin tayini müşkülü ile karşılaşırız. Mütenevvi vazifeleri bilmesi için uçuş güvertesinde büyük uzunluk ve genişliğe ihtiyaç vardır. Bu cihet geminin esas teknesinden, hemen uçuş güvertesi altında tertip edilen hangarlara kâfi miktarda sevk mahalli temin edecek kadar yüksekte, fazla bir sıklet taşınmasına saik olur. Apazlamadan esen rüzgârların gemiyi fazla yatırmaması ve geminin herhangi bir suretle yara alması halinde de fazla meyletmemesi için GM irtifaının çok olması elzemdir. Fakat denizcilik hassasının da baki kalması isteniliyorsa, GM irtifaı makulât dahilinde ancak bir hadde kadar yükseltilebilir.

Uçak gemisinin teknesi kazanları, makine tesisatını, gazolin sarnıçlarını, mayimahruku, levazımı, uçak kanatlarını, fabrikaları, mürettebat mahallerini vesaireyi barındırabilmek için, oldukça derin olur. Bundan dolayı merkezi sıkletin amudî mevkii nomalın haricinde yüsekte bulunur. Ekseriyetle merkezi sıklet dizayn su hattından, dizayn suyunun °/₀ 50 - 60 ı kadar yüksektir. Bunun için istenilen merkezi muvazene irtifaını temin edebilmek üzere, büyük genişliğe lüzum vardır. Büyük genişlik, uçuş güvertesi dolayısile talep edilen fazla uzunlukla birleşince, muhakkak olarak çektiği suyun az olmasını intaç eder. İşte bu suretle yeniden dizayn edilecek bir uçak gemisinin eb'at nisbetleri meydana çıkar.

Bu nisbetler, kuşak zırhı ve sualtı muhafazası mevcut olduğu takdirde nisbeten makul iğme vezniyetleri hâsıl eder, bunlar olmayınca iğme vezniyetleri pek büyük olabilir.

Uçak gemisinde, hangarlarda ve kasarada kâfi derecede mesaha temin etmek üzere geminin üst kısımlarının dışarı voltalı yapılmak suretile genişletilmesi kabul edilmiştir; fakat bu şekil posta teşkilâtı ve perdelerin büyük bir dikkatle dizayn edilmesini icap ettirdiği gibi, kalın havalarda yüksek süratle seyrederken güverteyi fena halde ıslatması imkânı da vardır.

Yüksek, fribord, uçuş güvertesi ve onu destekliyen aykırılardan meydana gelen teşkilât, topların vesair teçhizatın vaz'ı için tertip edilen güverte binaları, filika dikmeleri, serenler, şarambollar (palisade), aralıklar, toplar vesaire birleşerek, hava mukavemetini arttıran girinti ve çıkıntılarla dolu bir gövde meydana getirirler. Hizmet şeraiti altında birçok ahvalde, bu hava mukavemeti millerle sayılacak kadar sürati azaltır. Fakat şimdiki halde hava mukavemetini haddi asgariye indirmek değil, bir parça azaltacak şekilde bile dizyan yapmak imkânsız görünmektedir.

Lexington ve Saratoga da uçuş güvertesindeki asansör ve apteyk açıklıkları ve geminin bordasında filikalar için bırakılan aralıklar ve diğer açıklıklar, yüksek sürat ve oldukça yüksek

mukabeleye göre dizayn edilmiş olan tekne bünyesinde hatırı sayılır kesiklikler teşkil etmektedir. Bu gemilerin dizayn ve inşaatı esnasında kuvvei tahammüliye unsurlarının en muvafık eb'at ve istikamette olmasına, açıklıkların köşelerinin en iyi şekilde yuvarlanmasına ve kâfi derecede dablin ve irtibatların temi - nine gayet dikkat edilmiştir. Bu tedbiler sayesinde mukabelelerin tehlikeli surette muayyen noktalarda temerküzünün önüne geçilmiştir.

Lexingtonun bünyesinin aksine olarak, uçuş güvertesi Rangerde tulânî gerderin bir parçası olarak çalışması noktasından, geminin esas teknesinden müstakildir. Uçuş güvertesi, tekne bünyesine bağli uzun sütünlar üzerinde bulunup, ekspenşin coyntlarla tekneden alâkası kesilmiştir. Uçuş güvertesi üzerindeki ada, top saportları ve baca temelleri tekne bünyesi tarafından taşınmaktadır, fakat uçuş güvertesinin bu kısımları da doğrudan doğruya esas tekneye bağlanmıştır. Bu tertibat işçilik tafsilâtının hazırlanmasında bir çok müşkülâtı mucip olursa da, kül halinde düşünülecek olursa Lexington ve Saratogadakine nazaran daha basit ve nomal daha hafif bir teşkilâttır.

İlk düşünüşte dumanın sevkı, ateş ve hava kontrol mevkilerile gemi bünyesi arasında bir münasebet yoktur gibi görünür. Fakat uçak gemisi dizayninde bunlar biribirile yakından alâkadar meseleler haline gelmiştir. Büyük bir kuvvei muharrike tesisatı konulmak icap ettiği takdirde kazan ve makineleri vasatta tertip etmek lâzımdır. Apteykleri geminin vasatından kıçına kadar, bunların geçtiği yerleri hemen hemen gayrı kabili iskân bir hale getirmeden sevketmek güçtür. Bundan başka gazlerin geminin kıçına yakın bir yerden dışarı sevkı her ahval tahtında daima uçak için iyi iniş şartları temin etmez. Bundan ötürü, apteyklerin uçuş güvertesinin bir yanında ve uçmanın inişten evvel duman altından uçuş güver - tesini açık olarak görebilmesini temin edecek yükseklikte sabit ve amudi bacaya sevkı genel olarak en muvafık tertip tarzıdır. Bu tarz ayni zamanda makine tesisatının doğurduğu meseleleri basitleştirdiği gibi nisbeten ağırlıktan da kazandırır. Fakat ekseriyetle uçuş güvertesi üzerinde sabit bir bina kabul

Acundaki büyük bahriyelerin uçak gemilerinin evsafı

Geminin ismi	İnşa tarihi	Tulü kâmili kadem	Standard maimahreci ton	Sürati mil	Makine kudreti S. H. P.	Topu	Uçuş güvertesinin tipi	Asansör adedi	Uçuş güvertesi üzerindeki binalar
Amerika :									
Langley	1922	542	11500	15	7150	4-5'	Tek tam uzunlukta	Tek	Yok
Lexington ve Saratoga	1927	888	33000	33	180000	8-8'	« « «	İki	Ada şeklinde
Ranger	1934	—	14500	29.5	53500	8-5'A.A.	« « «	Üç	« «
Yorktown ve Enterprise	—	—	20000	—	—	5'A.A.		—	—
İngiltere :									
Argus	1918	565	14450	20	20000	6-4'A.A.	Tek tam uzunlukta	İki	Yok
Hermes	1924	598	10850	25	40000	6 5.5'A.A.	« « «	Tek	Ada şeklinde
Eagle	1924	667	22600	24	50000	9-6'	« « «	Tek	« «
Furious	1925	786	22450	31	90000	10-5.5'	Kısmi uzunlukta iki güverteli	İki	Yok
Courageous ve Glorious	1928 1930	786	22500	30.5	90000	16-4.7'A.A.	?	İki?	Ada şeklinde
Japonya :									
Hosho	1922	510	7470	25	30000	4-5.	Tek tam uzunlukta		Yok
Akagi	1927	763	26900	28.5	131200	10-8'	Kısmi uzunlukta iki güverteli	İki	«
Kaga	1928	715	26900	25	91000	10-8'	?	İki?	
Ryuja	1933	549	7100	25	40000	12-5.1'	Tek tam uzunlukta	—	Yok
Yeni gemi	—	—	10000	—	—	—	—	—	—

edilir edilmez hemen etrafına bir çok ilâve yapılmaya kalkışılır. Bunun neticesinde ortaya « ada » gibi bir heyet çıkar ve bu ada yalnız bacayı değil, köprüleri, seyir ve ateş kontrol alet ve mevkilerini, hava kontrol mevkiini vesaireyi de sarar.

Yukarda zikredilen sebeplerden ötürü ada güvertede yapılacak binalar için ideal bir hal şekli olmakla beraber, geminin en yüksek noktasında arzani olarak gemi mihverinden uzak bir mesafeye büyük bir sıklet konulmasını icap ettirir. Adanın bulunduğu tarafın mukabiline aynı miktarda meyil temin edici vezniyeti hâsıl edecek sabit ağırlıklar vaz'ı genel olarak kabil değildir. Bu yapılmadığına göre, mürettebat arzani muvazenede daima istikrarsızlıkla karşılaşacak ve bunu da mütemadiyen gemi içersindeki yağ ve su gibi mayi hamuleyi aktarmak ve ayar etmekle halledecektir.

Filikaların idare ve istifi bir çok gemi tiplerinde bunaltıcı bir meseledir. Bir uçak gemisinde ise bu müşkül diğer her hangi bir gemi tipine nazaran daha büyüktür. Filikaların istifi adanın dış kenarı müstesna olmak üzere ancak hangar güvertesi seviyesine inhisar eder ve uçuş güvertesi haddinden fazla yükseğe kaldırılamıyacağı için, diğer gemilerde yapıldığı gibi filikaları yekdiğeri içine istif etmeğe de imkân yoktur. Bundan başka hangar güvertesi üzerine istif edilen her filika, uçaklar için daha istifadeli olarak kullanılabilecek bir alan işgal eder. bu mesle bazı yabanci uçak gemilerinde filikaları uçuş güvertesinin fazla dışarı açıldığı kısımlara asmak suretile halledilmek istenilmiştir. Bu şekil bizim uçak gemilerimizde, filikalara kolaylıkla erişilemiyeceğinden ve rıhtım veya havuza yanaşıldığı zaman dikmeler vesair teçhizatın kullanılmasına arıza vereceğinden, şayanı itminan bir sureti hal olarak kabul edilmemektedir.

Yukarda en yeni tip savaş gemisi olan uçak gemilerinde, dizaynı yapan mühendisin karşılaşacağı müşküllerden bazılarını ortaya koymaya çalıştık. Bu gün hizmette bulunan uçak gemilerinin her biri, bir çok değiştirilemiyen tahdidat karşısında, bu gibi müşkülleri yenmek için azim dimağ gayreti sarfile meydana getirilmiştir. Çıkan meselelerin hepsi anlatılabilse, gayet meraklı hikâyelerle karşılaşılır. Ortaya konulacak mevzular belki teferruata ait olacak ve bundan dolayı o kadar ehemmiyetli görülmiyecektir. Fakat henüz gelişme halinde bulunan bu yeni tip gemilere ait her türlü malûmat, isterse teferruata ait olsun, şimdiden bahriyede bunlarla alâkadar olanların istifadesini mucip olacağı gibi, henüz lâkayit bulunanların da alâkasını uyandırmaktan hâli kalmıyacaktır.

Yazan:
ADOLPHE MEYER

Çeviren:
Yzb. FARUK ERLER

Yüksek tazyikli kazanlar « Velox » buhar müvellidi

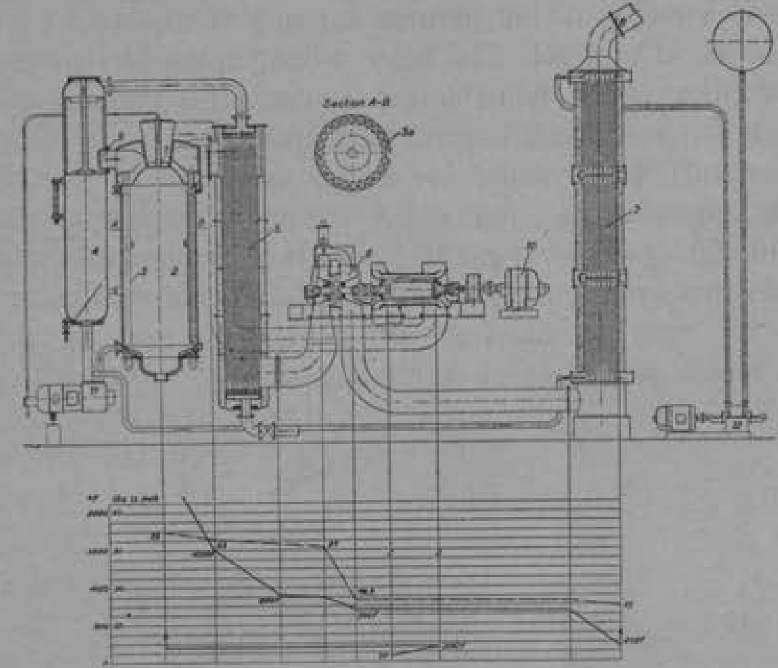
Geçen senelerde kazan dizayninde güdülen amaç geçmişte yapılanlara nazaran daha büyük ve daha yüksek tazyik ve hararet altında çalışan kazanlar imaline çalışmak olmuştur. Bir çok firmalar kendi dizaynleri olmak üzere yüksek tazyıklı kazan tipini tekemmül ettirmeye çalışmışlar ve muvaffak ta olmuşlardır; fakat bunların içersinden pek azı bildiğimiz alçak tazyikli kazan tipinden ayrılmaktadır. Bu kazanlardan bir kaçı buharın istihsali ve ihtirakın tanzimi cihetinden yeni ve alâkayı celp edecek usulleri ihtiva etmekle beraber, hiç birinde doğrudan doğruya ihtirakın veyahut hararetin nakli nisbetinin ıslahı için bir şey düşünülmemiştir. Bilhassa bu son iki noktadandır ki «Velox» kazanları şimdiye kadar kullanılan kazan tiplerinden ayrılır. « Velox » ismi de hararetin çabuk naklini temin etmek üzere gazlere verilen yüksek süratten, bir kaç dakikada soğuk sudan buhar istihsal etmek hassasından ve bir kaç saniye içersinde çok farklı hamule şartlarına uyabilmesinden ötürü verilmiştir.

«Velox» kazanının inkişafı, bir kaç sene evvel dizel makinelerinin yüksek imlâ (supercharge) meselesi ve bir yağ turbini dizayni için yapılan araştırmalar ve tetebbülere istinat etmektedir.

Gaz turbini nozullarının soğutulmasında, buradaki gaz sürati sada süratinden çok yüksek olmasına rağmen, hâsıl olan hararet zayiatı, eldeki düsturların bu hale tatbikile elde edilen adetlerin çok fevkinde bulunmakta idi. Bunun üzerine gaz turbininde büyük zayiata sebep olan bu hakikatin, bir buhar müvellidinde istifadeli olarak kullanılması düşünüldü.

Küçük bir ihtirak mahalli ve içersinde sadanınki kadar ve ondan daha yüksek süratler istihsal edilen bir tek boru ile ya-

pılan uzun araştırmalar gayet meraklı sonuçlar verdi. Sonuçlar gösterdi ki, eğer bu süratler buhar müvellidinde ekonomik olarak istihsal ve tatbik edilebilirse, mevcut kazanların hararet nakleden mesahaları takriben onda birine indirilebilir ve gerek yerden ve gerekse ağırlıktan o nisbette kazanılır.



Şekil — 1

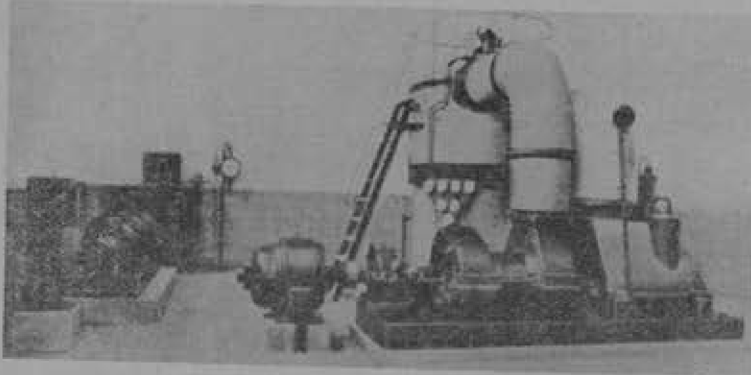
Kendisinden superhiterli Velox kudret tesisatı

Böyle gaz süratlerinin istihsali tabiatile alelâde kazanlardakinden fazla tazyik sukutunu mucip olur ve hava geçirmiyen bir ihtirak mahalli içersinde ve tazyik tahtında ihtirakın teminine baş vurmak icap eder.

Yeni buhar müvellidinin kifayetini azaltmadan bu tazyikı ekonomik olarak temin etmek meselesi, ancak muayyen fasılalı iştial ve ekzost gazile işliyen körük kullanmakla halledilmiştir. Körük mayimahrukun iştialile elde edilen nihai tazyikın ancak dörtte birini vermektedir. Bunun için gaz turbinini ihtirak mahallinden su borularına, superhitere ve hitere geçen gaz cereyanının nihayetine koymak imkân dahilindedir. Bu suretle gaz, gaz turbinine gayet alçak tazyikla geldiğinden, turbinin içersinde

imbisat ettirilmekle harareti, muhat havanın hararetinden aşağı düşürülebilir. Böylece imbisat eden gazden kazanılan kudret, körükte yine havaya geçen hararet şeklinde tekrar kazanıldığı için, hiç olmazsa nazarî olarak kazana, mayimahrukla verilen hararetten fazla hararet ithal etmek imkânı bulunmaktadır. Vahitten fazla olan bu hararet nisbeti, yanlış olarak yüzde yüzden çok kifayet şeklinde tefsir edildiğinden bir kaç zaman evvel başlıca ingiliz fennî mecmualarında bu meraklı mesele üzerinde söylenebilecek her söz sarfedildi.

Maalesef ilk tecrübeler iyi netice vermedi. 10 ton buhar istihsal etmek üzere imal edilen tecrübe tesisatındaki ihtirak mahalli, bir dizel veya gaz motorunda ihtirakın vaki olduğu hacimle mukayese edildiğine göre çok büyük olduğundan, muntazam bir hava ve mayimahruk halitası ve tam bir ihtirak temin etmek pratik olarak kabil olmadı.



Şekil — 2
Velox buhar müvellidinin taslak görünüşü ve cihazın muhtelif kısımlarındaki hararet ve tazyik diyagramı

Fasılalı iştialli buhar müvellidinin tekemmülüne çalışılırken, ki bu çalışmalar geçen üç senenin en çok kısmını yemiştir, dizel makinelerinin yüksek imlâsı için « Büchi » sistemi inkişaf ettirilmiş ve o derecede ıslah edilmişti ki tam ihtirak tazyikını yalnız körükle temin etmek ve fasılalı iştialden mütemadi ihtiraka geçmek imkânı hâsıl oldu. Bundan ötürü gaz turbininin soğutmaya hacet kalmadan, körüğü çalıştırmaya kifayet edecek

kudreti istihsal edebilmek üzere icap eden yüksek hararette gaz alabilmesi için, yerini değiştirmek lâzımgeldi. Bu şerait, gaz turbinini superhiterle hiter arasında, 930 fahranayt civarında hararet farkı gösteren bir mıntakaya koymakla temin edildi.

Şimdiye kadar yapılmış olan 20 kadar Velox tesisatı, saatte 4 ten 75 tona kadar buhar veren ve pus murabbaına 600 libreye kadar (40 Atm.) tazyikla ve 850° fahranayta (450° Sg.) kadar hararetle çalışan ve mütemadi ihtiraklı tipinde kazanlardır. Aşağıdaki izahat ve bütün diğer malûmat bu tipe aittir.

Şekil — 2 Velox tipinde bir buhar müvellidini ve muhtelif aksamında hüküm süren tazyik ve hararetleri gösterir. İhtirak 2 ihtirak mahallinde vaki olur. Hava ile mayimahruk buraya 1 memesinden girer; hava pus murabbaına 35 libre tazyikı mutlakada, mayimahruk ise takriben 300 libre geyç tazyikındadır. Gazler ihtiva ettikleri hararetin bir kısmını ihtirak mahallinin cidarına dizilmiş olan 3 su borularının dış satıhlarına intişar suretile verir. Hararetin mühim kısmı gazler içteki 3 a su borularından ekzost gazleri toplanma sandığına geçerken intikal suretile nakledilir. Bu suretle ihtirakın tevlit ettiği ilk hararet 1500° fahranayta düşürülür, tazyikı mutlaka da 33 libreye iner. Bu hararetle ve bu tazyik altında gazler 5 superhiterine geçer ve superhiteri 900° fahranayta kadar soğutulmuş ve 31 libre tazyikı mutlakaya düşmüş olarak bırakır. Bundan sonra girdiği 6 gaz turbininde hararet 700° fahranayta ve tazyikı mutlaka da 16.5 libreye iner. Buna mütenazır hararet düşüklüğü, ehemmiyetsiz intişar ve yatak zayiatı hariç, tamamile mihanikî kudrete tebdil edilir ve körüğe nakledilerek tekrar hararete kalbedilir ve o miktarda havanın harareti yükseltilir. Nihayet, gazler ayni zamanda bacanın bir kısmını teşkil eden fit suyu hiterinden geçer, buradan yine bacanın kendisinin içinden yoluna devam ederek 200° fahranayta kadar soğutulmuş olarak havayi nesimi ile birleşir.

Su ve buhar devresi aşağıdaki gibidir :

Buhar istihsal edilen su, 12 fit tulumbasile tağdiye edilir. Bu su 7 hiterinden ve 4 sepereyterinden geçer ve sepereyterde kazan suyu ile birleşir. 11 devri daim tulumbası bu suyu da-

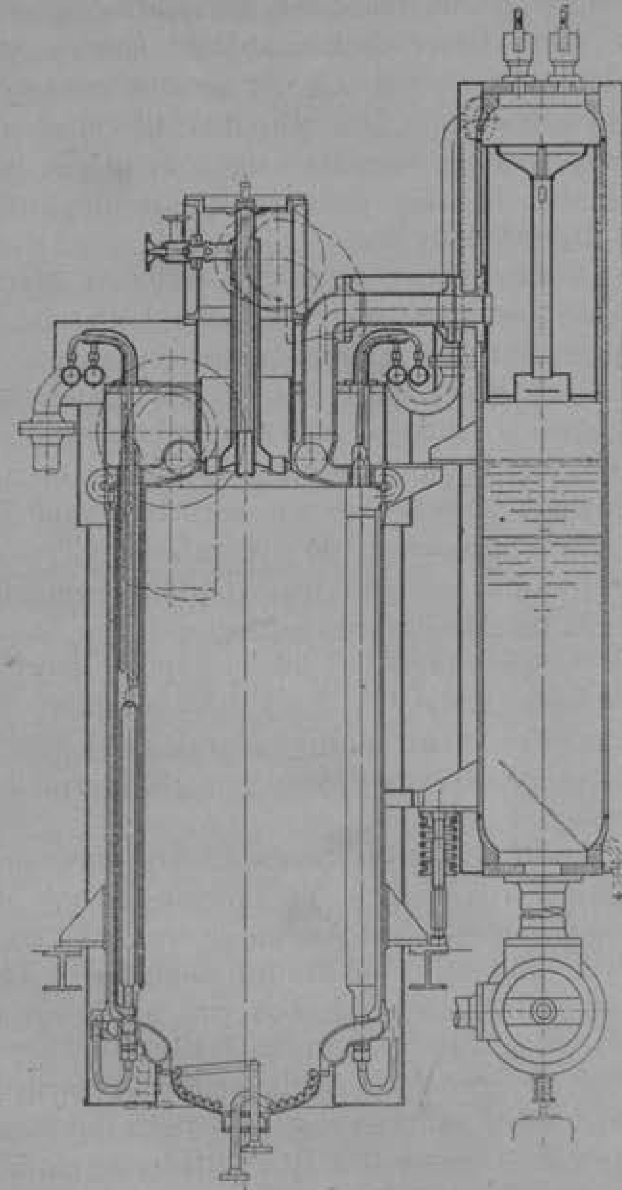
ima 2 ihtirak mahallinden ve 3 su borularından geçirerek 4 sepereyterine, tam yükteki tebahhurun on misli derecesinde bir süratle sevkederek, mütemadiyen devir halinde bulundurur.

Devri daim tulumbası devir suyunu kafi bir su irtifaına tazyik eder. Bu suretle yüksek bir sürat alan su ve buhar halitası nozullardan amudî bir dırama tazyik edilerek, su ve buhar kuvvei anilmerkeziye tesirile yekdiğerinden ayrılır. Bu anilmerkezi sepereyterin kifayeti nomal drama nazaran takriben 100 - 200 mislidir. Su, sepereyterin altında bulunan levhadaki ufak bir aralıktan aşağıya akar ve buhar ise 5 superhiterine geçerek orada buhar buhar turbininde kullanılmak üzere içap eden hararete yükseltilir.

Velox kazanının heyeti mecmuasından başka, teferruatta yapılan bir çok yenilikler merakı celbedecek mahiyettedir. İhtirak mahallinin cidarını intişar eden hararete karşı muhafaza için dizilmiş olan su boruları, huruç tarafında cidara cıvatalanmış ve duhul tarafında ise serbesçe imbisat edebilmek üzere gayıtlanmıştır. Bu suretle borular istenildiği zaman kolaylıkla ihtirak mahallinden çıkarılabilir. İç boruların methalleri nozul şeklinde olduğundan şayanı dikkat bir yayma hassasına maliktir. Bunlar geçen gazlerin süratle soğuması dolayısile hacmin azalmasına mukabil kudreti harekiyeyi yeniden tazyika kalbetmeye sâyederler. Gazler süperhiter unsurlarından tulânı istikamette geçer. Boru başlarına tazyik zayiatını azaltmak üzere akıntı şekli verilmiştir.

En yeni dizaynlerde superhiter unsurları su boruları dahiline, dolayısile ihtirak mahalli dahiline konulmuştur. Bu tarz, şekil — 3 te görüldüğü gibi derli toplu bir heyet vücude getirmektedir.

Eveelce de söylendiği gibi, yüksek imlâ (supercharge) cihazının genel kifayeti büyük önemi haizdir. İlk kazan için, dizel makinelerinin yüksek imlâsında olduğu gibi, çarpma turbin ile çalışan bir körük kullanılmıştı. Şimdi ise kazanlar, bu maksat için bilhassa düşünülmüş ve inkişaf ettirilmiş olan üç veya dört kademeli aksi tesir turbinlerile çalışan mihveri körüklerle teçhiz edilmektedir. Heyeti mecmua kifayeti turbin % 83 × körük % 73 = % 60 dır.



Şekil — 3

Superhiter borularının su boruları içine konulmuş olduğu ve hem mayimahruk, hem de gaz yakan memeli, bir Velox kazanından makta.

Sıkletten kazanmak için gaz turbini mahfazası tamamile kaynak edilmiştir, körük mahfazası ise fezerli dökme demirden bir gövdeye hava hücreleri kaynatılmak suretile yapılmıştır. Her iki makinenin de şaftları, kritik süratlerden aşağıda çalışmak üzere ağır imal edilmiştir. Bu makinelerin süratleri doğrudan doğruya hamule ile mütenasip olduğu için, sıfırla tam hamule arasındaki herhangi muayyen bir süratte mütemadiyen çalışabilecek kabiliyettedirler.

Gazlerin hiterden geçişi, superhiterde olduğu gibidir.

Hararet nakline iştirak eden malzeme kütlesinin azlığı ve bilhassa bu maksat için kazan dahilindeki suyun en asgarî miktara indirilmiş olması dolayısile, kazanı mutat olduğundan çok az bir zamanda faaliyete geçirmek imkânı vardır.

Yüksek kifayet : Kara ve tecim gemileri kazanlarında, mayimahruk yakmak suretile kifayeti haruriye, yani kullanılan hararetten istifade derecesi % 94 - 96 ya çıkar. Tesisatın genel kifayeti, fit tulumbası müstesna, bütün yardımcılarla birlikte % 90 - 93 tür. Düşük evsaftaki gazler için veya sıklette daha fazla tenkisat için hiterleri küçük yapılan deniz ve lokomotif kazanlarında, kifayet % 2 - 3 daha aşağıdır. Kifayetler ¼ yükten tam yüke kadar pratik olarak sabıt kalır. Bütün kifayet yüzdelerinde mayimahrukun en düşük kuvvei haruriyesi esas tutulmuştur.

Buhar miktarına göre ihrakın ve fit suyunun hemen otomatik olarak ayarlanması :- Yardımcı ve nâzım motorların cins ve cesametine göre kazan üzerindeki yük 12 - 40 saniyede hiç bir tazyik düşkünlüğünü mucip olmadan ¼ hamuleden tam hamuleye çıkarılabilir ve bilâkis yine ayni saha dahilinde seyftivalfa tesir icra etmeden hamule azaltılabilir.

Süratle faaliyete geçmesi :- Kullanılan vasıtaların kitlesinin küçük olması, haraeti suubetle nakleden tuğla duvarların mevcut olmaması ve mayimahrukla iştial ettirici havanın muntazaman verilmesi dolayısile Velox kazanı soğuk vaziyetten yardımcı motorların cesamet ve kıfayetine göre 4 - 8 dakikada tam hamule ile çalıştırılabilir.

İşgal ettiği sahanın küçüklüğü :- Çalışma sahası ve teçhizatın vaz'ına mahsus saha da dahil olmak üzere saatte 20 tonluk bir kazan için beher tona 27 kadem murabbaı, saatte 50 tonluk bir kazan için beher tona 16 kadem murabbaı ve savaş gemileri kazanları için, yani saatte takriben 60 tonluk bir kazanda, beher tona 5 kadem murabbaı yer ayrılması icap etmektedir. İşgal edilen sahanın küçük olmasındaki başlıca fayda, kazanı ve makineyi daha toplu bir halde tertip ederek, buhar boruları, boru teçhizatı ve diğer bir çok teferruatı azaltmak imkânıdır; bu suretle bütün tesisat basitleştirilir ve kazan dairesi gayet küçültülmüş olur.

Az sıklet :- Bütün kazan tesisatını sıkleti, yardımcı makinelerile birlikte, kudretin büyüklüğne göre kara tesisatında beher 1000 libre buhar için 1.2 - 2 libre, yük gemileri ve lokomotiflerde beher 1000 libre buhar için 1.0 - 1.8 libre ve savaş gemilerile küçük kazanlarda beher 1000 libre buhar için 0.6 - 1.2 libredir.

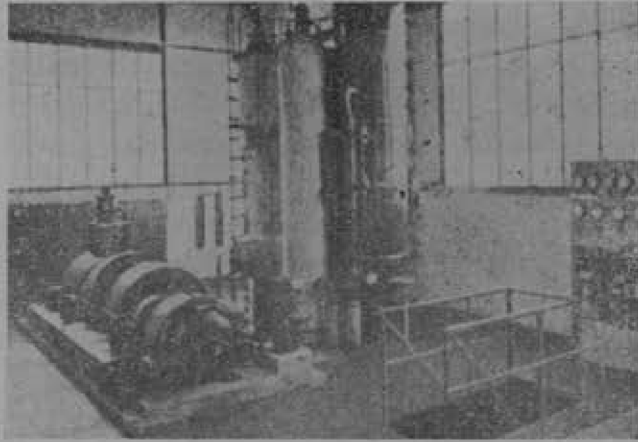
Tecrübe için kolaylıkla kurulabilmesi :- Kazanın imalât fabrikalarının tecrübe mahallerinde tecrübe edilmesi için kurulması pek az vakit alır. Temeli gayet hafiftir, duvar örmeye lüzum yoktur. Ekzost gazi süratinin yüksek olmasında bir beis olmadığı için, ekzost gaz borularını küçük yapmak ve dumanı hafif tutmak imkânı vardır.

Velox kazanının yukarda zikredilen faydaları, bu tip buhar müvellidini kara ve deniz tesisatından bir çoğuna tatbika yol açmaktadır.

Tecim gemileri

Velox kazanları için en mühim tatbikat sahası şüphesiz olarak gemidir. Bu kazanın az yer işgal etmesi, sıkletinin az olmasına mukabil kifayetinin yüksekliği bu sahada çok değerlidir. Kazanın yalnız mayimahruk yakması bir çok ahvalde bir mahzur teşkil etmez. Velox kazanı dizel makinesile mukayese edilecek olursa, muayyen evsaflı pahalı yağları veya dizel yağını yakmak mecburiyetinde olmamak gibi mühim bir rüçhan gösterir. Tabiatile Velox - Turbin tesisatına nazaran dizel motorunun sarfiyatı daha azdır. Fakat dizel yağile kazan yağı arasındaki fiat farkı, birçok memleketlerde, mahrukat sarfiyatı beynindeki farktan çok fazla olduğu için, Velox kazanının yap-

tığı sarfiyatın bedeli ayni kudretteki dizel motorunun yaktığı mahrukat bedelinden daha azdır. Velox - Turbin tesisatı ayrıca sıklet cihetinden de dizele nazaran daha şayanı tercihtir. Yalnız bu fayda, uzun seyahatlerde 40 günden fazla seyirler için, gemide bulundurulması icap eden mayimahruk miktarının fazlalığile örtülmektedir. Bir Velox buhar müvellidinin ağırlığı vasati olarak yağ yakan su borulu kazan ağırlığının $\frac{1}{8}$ i kadardır. İşgal ettiği saha en yeni bahriye kazanlarile mukayese edildiği takdirde bile yarıdan azdır. Çok önemli olan diğer bir nokta da apteyk ve baca eb'adının küçültülebilmesidir.



Şekil — 4
Superhiteri dışarda bir Velox kazanı Toulon, Fransa

Bugün hali faaliyette bulunan müteaddit kazanlı tesisattan herhangi birinde, kazanlardan birini Velox ile değiştirmek suretile bütün kazanların işini bir kazanla görmek imkânı vardır. Bu şekilde bir değişiklikle mevcut eski gemilerin kudreti ve kifayeti oldukça arttırılabilir, ayni zamanda buhar tazkikı ve superhit (kızdırma) miktarı da yükseltilecek olursa, bu fazla hararet mevcut mekanizmaya bağlanacak yüksek tazyikli bir turbinde kullanılmak suretile, kifayet daha çoğaltılabilir. Yeni gemilerde Velox makine tesisatının daha müsait şekilde ve daha yüksek kudrette tertibi, yük ve mahrukat için daha fazla mesaha istimalini mümkün kılar.

Savaş gemileri

Genel olarak savaş gemileri dizayninde mecmu buhar takati, kazanları başka yerlerde kullandıkları takdirde tâbi olacakları şeraite nazaran, üç dört misline yakın bir miktarda zorlamakla elde edilir. Bu kazanların kifayeti, tabiatile hamulenin yükselmesile birlikte duman gazlerinin ekzost hararetleri de yükseleceğinden, azalır. Bunun için Velox kazanının, bu şekilde zorlanan kazanlarla mukayesesinde sıklet ve mesaha itibarile rüçhanı, diğer yüksek kifayette çalıştırılan kazanlarda tebarüz ettiği derecede fazla görünmez. Buna rağmen savaş gemileri için düşünülmüş olan Velox kazanlarının ağırlığı ve işgal ettiği yer, en hafif tipteki bahriye kazanlarından oldukça azdır.

Küçük cesametteki savaş gemilerinde tekmil kazan tesisatının sıkleti azamî buhar istihsaline göre saatte beher libre buhar için 1 libreden azdır. Saatte 60 ton veya daha fazla buhar istihsal eden Velox kazanlarının ağırlığı ise su, yağlama yağı ve idare tertibatile birlikte saatte beher libre buhar için 0.8 libreden azdır.

Az yer işgal etmesi dolayısile, 25 - 26 kadem genişliğindeki bugünün standard muhriplerinde, saatte 60 - 75 ton buhar istihsal eden iki Velox kazanı yekdiğerinden 23 kadem mesafede iki perde arasına ve 18 kadem irtifa dahiline yerleştirilebilir. Denizaltı gemilerinde ise kullanılan kütlenin azlığı, kazanın soğuk hava dolaştırmak suretile çabuk soğutulabilmesi ve ekzost borularının eb'adının küçüklüğü, dalmak üzere yapılması lâzımgelen ihzarat için geçecek zamanı, bundan evvel ancak dizel motorlarile elde edilebilmiş olan gayeye kadar indirir.

Velox kazanile bugün kullanılan bahriye kazanları arasındaki en esaslı fark, tam hamulenin istenildiği kadar uzun bir müddet devam ettirilebilmesi ve az hamulede de tam hamulede olduğu kifayette çalışabilmesidir. Bu kifayet bugünün kazanlarındaki % 75 e mukabil % 88 - 90 arasındadır. Velox kazanı tamamile otomatik olarak çalışır, ekzost gazi azamî hamulede de tamamile gayrı kabili rüyettir ve suhuneti düşüktür. Yalnız bir tek kazanda buhar olduğuna göre, diğer kazanlar beş da -

kikadan az bir zamanda soğuk halden tam hamule ile çalışa - bilecek vaziyete getirilebilir.

Velox kazanının bahşettiği fennî imkânlardan istifade edil - diği takdirde bugüne kadar tasavvur edilemiyen kudrette savaş gemileri inşa edilebilir.

Pek aşikâr sebeplerden dolayı savaş gemileri için yapılmakta olan Velox tesisatı hakkında ingiliz mecmualarında tesadüf edilen malûmata fazla birşey ilâve etmeğe imkân yoktur. Bu membalarda da görülebileceği gibi bugün Yarrow ve Richardson Westgarth fabrikalarında ingiliz bahriyesi için bir Velox tesisatı vücude getirilmektedir. Bu tesisatın kazanını Yarrow, gaz körüğünü ve diğer yardımcılarını da Richardson Westgarth fabrikası yapmaktadır.

Dz. Kur. Bnb. RIDVAN KORMAN

Denizde ricat ve takip savaşının tabiyesi

Aşağıdaki yazıya emekli tümamiral Wulfing Von Ditten'in Marine Rundschau da çıkan bir makalesi esas tutulmuştur. Sayın amiral sözlerinde şöyle başlıyor : -

« Ricat, askerlerin kulaklarında fena akisler bırakan bir tabirdir ve onlar bunda haklıdırlar. Savaşta hiç bir zaman doğrudan doğruya ricatle bir muvaffakıyet elde edilemez, daha doğrusu böyle bir muvaffakıyet birinci derecede olarak doğrudan doğruya taarruzla ve ikinci derecede ise müdafaayı takip eden bir taarruzla elde edilir. Fakat bir plâna dayanan herhangi bir ricatin, başka bir şekilde ve diğer bir yerde yeni ve taze kuvvetlerle yapılacak yeni ve muvaffakıyetli bir taarruzun mukaddemesi olması hali de pek alâ varittir. Bununla beraber ekser ahvalde başkomutanın niyet ve maksadı cephede bulunan askerlerce malûm bulunmaz. Bu sebepten cephedeki askerlerin, salim düşüncelerile bir ricate mütemayil bulunmamalarından dolayı, her türlü ahval ve şerait tahtında herhangi bir ricat onlar için manevi ağır bir yük teşkil eder ve sevku idareye karşı olan itimatları hususunda ise müşkül bir deneme mahiyeti arzeyler. Bu sebepten askerler, içlerinden gelen en temiz duygularla ricati reddetseler dahi, ricat kaidelerile yakinen uğraşmak lüzumundadırlar. Çünkü üstün kuvvetlerle çarpışmağa mecbur olan bir müdafaa kuvveti için sempatik olmıyan ricat savaşının şartlarını gayet iyi tetkik ederek komutanlar ve maiyetleri tarafından usulüne uygun olarak ve manen hiç bir sarsıntıya uğramaksızın, diğer bilcümle esaslar gibi, tatbik edebilecek şekilde öğrenmek hayati bir ihtiyaçtır.»

Aşağıdaki yazımızda ricat ve bu meyanda takip savaşının esasları, büyük savaştan alınan misallerle, akademik bir surette izaha uğraşılacaktır.

1 — Ricat savaşı ne zaman vukua gelebilir?

Ricat savaşı, kaybedilen veyahut vakti zamanile kesilebilen bir savaştan sonra tahaddüs edebilir. Her iki halde de bu savaş nev'inin seçilmesine düşmanın müdahalesi saik olur. Düşman bizi kendi maksadına hizmete icbar eder. Kaybedilen bir savaşta zayiat verilmiş ve gemilerimiz hasara uğramışlardır. Ancak bu zayiat ve hasarın derecesine, savaş mesafesine, gün vaziyetine ve diğer bazı unsurlara nazaran az çok bir ricat savaşı yapmağa imkân bulunup bulunmadığına veyahut düşman üzerine tam tertip atılarak savaş taliinde bir dönüm aramağa gayrete karar verilebilir. Herhangi bir savaşın kesilmesi hususundaki sebepler çok muhtelif olabilir: Düşman takviye kuvvetleri alabilir, savaş bizi üssümüzden çok açıklara çekebilecek bir istikamette inkişaf edebilir, hava durumu değişebilir ilâ ...

Ricat savaşının tahaddüsü hususunda üçüncü bir hal olarak ricat savaşı yapmağa bizi düşmanın mukabil tesiri sevk ve imâle etmeyip bilâkis ana vatandaki kendi sevk ve idare makamımızın herhangi bir plânın tahakkuku uğrunda bir ricat savaşına gayret ettirmesi keyfiyeti de zıkrolunabilir. Bu hal düşmanı dışarı çekmek ve muayyen bir sahaya kadar kendimizi takip ettirdikten sonra bu sahada daha fazla bir üstünlükle düşmanla savaşa tutuşmak niyet ve maksadını güttüğümüz takdirde vaki olabilir. 24 - 1 - 915 tarihindeki (Doggerbank) amiral Hiper'in maksadı düşmanı alman körfezine çekmekti, almanlar kendi gemilerinin dışarı çıkıp içeri girmesini kolaylaştırmak için ingiliz donanmasını abluka mevzilerinden dışarıya çekmek veyahut ricat savaşı yapmak suretile düşmanlarını mayn manialarında üzerine veya kendi denizaltı bekleme mevkilerine çekmek istiyorlardı.

Bu maksatlarla yapılacak olan bir ricat savaşına başlamak hususundaki harekât serbestisi tamamile kendi elimizde bulunur.

Sırf akademik bir tetkik yapabilmek için böyle bir halin esas ittihaz edilmesi gerektir.

2 — Ricate hangi ande başlamalıdır ?

Daha aşağıda izah edileceği üzere, kıç savaşı en gayri müsait bir savaş şekli olduğundan bu savaşın muhakkak zayiata ihtimal verilemiyecek bir menzilden yani: Uzun mesafeden ve torpito atışı menzili haricinden yapılması iktıza eder. Bu hususta bilcümle kuvvetlere tekmil top çapları için esas olacak sabit bir kıymeti adediye verebilmek müşküldür. Ancak ameli bir kaide olarak: Düşmandan en geç 200 hektometre bir mesafede ricat savaşı için icap eden rota ve teşkilâtın alınmış bulunması lâzımgelir demek aşağı yukarı maksada vefa edebilir.

24 - 1 - 915 tarihindeki (Doggerbank) savaşında alman gemileri ingiliz esas kuvvetinden 230 hektometre mesafede iken ricat rotası üzerinde bulunmakta idiler.

Şimdi her iki muhasımın yekdiğerine mukabil rotalarda olmak üzere 20 mil süratle biribirine yaklaştıklarını kabul edelim, bu takdirde ricat edecek olan tarafın aksi rotaya dönmesi lâzımgelir. Yukarki sürate nazaran devir esnasında mesafede 24 hektometrelik takarrüp hâsıl olur. O halde düşmandan daha (224) hekto mesafede iken yani nomal rüyet mesafesinin hemen hemen gayelerinde bulunulurken ve hattâ bazı ahvalde ana kuvvetler henüz yekdiğerlerini görmeden ricate başlanması iktıza eder. Bu düşünce bize iyi bir keşfin mevcut bulunmasının kıymetini meydana çıkarmaktadır. Takip edenin sürati ricat edeninkinden fazla olmadığı ve mesafe 200 hekto olarak muhafaza edilebildiği ve savaş ta uzun devam etmediği takdirde talih yaver olursa kısa bir düellodan sonra zayiatsız olarak durum kurtarılabilir. Fakat tekip edenin sürati ricat edeninkinden fazla olacak olursa ricat savaşının devamı esnasında savaş mesafesinin gittikçe kısalacağını dikkat nazarına almak iktıza eder; bu takdirde savaş üssülharekemize vâsıl oluncaya veyahut takviye kuvvetlerimiz yetişinciye veyahut ta gece karanlık basıncıya kadar devam eder. Bu sebepten ricate başlama esnasında düşmandan mesafenin hesap ve tayini hususunda aşağıdaki basit düstur kullanılır:

$A = M + \frac{m}{Ks} . (Ds - Ks) . 18,52 + Y$.

Bu düsturda:

A = Ricata başlarken düşmandan olan hektometre olarak mesafe.

M = Hektometre olarak arzu olunan asgari savaş mesafesi.

m = Mil olarak üssübahrinin veyahut kendi takviye kuvvetlerimizin mesafesi.

Ks = Mil olarak kendi süratimiz.

Ds = Mil olarak düşman sürati.

Y = Teşkilât değiştirme esnasında hektometre olarak mesafe yaklaşması.

Şimdi adedi bir misal verelim:

M = 200 hektometre.
m = 60 mil.
Ks = 20 mil.
Ds = 22 mil.
Y = 24 hektometre olsun.

Bu takdirde:

A = 200 + 111 + 24 = 335 Hkm. olur.

Burada üssübahrimizin mesafesi yerine karanlık basıncaya kadar geçecek olan zaman nazarı dikkate alınmak istenildikte $\frac{m}{Ks}$ yerine gece basıncaya kadar geçecek saat adedi = Z konulmalıdır. Evvelki misalimizde bilfarz Z = 3 saat olarak kondukta ayni tarzda hesapla yine A = 335 hektometreyi bulur.

Bu misalde, adedi kıymetlerde hiç bir veçhile mübalâğa etmeksizin farzetmiş olduğumuz duruma nazaran yapılan hesabattan, kuvvetler beyninde tevazün hâsıl oluncaya kadar imhayı mucip bir savaştan içtinap etmek istediğimiz takdirde düşmandan yuvarlak hesap daha 18 mil mesafede iken ricate başlamaklığımız yani düşmanla saatlerce savaş temasına gelmemekliğimiz icap etmektedir. Zamanımız da hava keşiflerinin çok üzaklara kadar ulaşabilmesi dolayısile buna mutlak bir imkân mevcuttur. Şimdi keşfin herhangi bir sü-

retle aksadığını ve muhasımların yekdiğerini ancak 200 Hkm. lik bir mesafeden gördüklerini kabul edelim:

Bu takdirde yukardaki misaldeki adedi kıymetleri aynen kabul etmek şartile yapacağımız hesabat neticesinde M = 200 - 135 = 65 Hkm. olur. Şu halde düşman, gece basıncaya ve yahut üssülharekemize kuvvetlerimiz vâsıl oluncaya kadar, imhakâr bir menzil olan 65 Hkm. ye kadar yaklaşabilecek demektir. Bu sebepten yukardaki gibi yapılacak kısa bir hesap komutana ricat saveşına başlamakta artık bir maksat olup olmıyacağı veyahut başka bir savaş nev'ile neticei kat'iye savaşı yaparak sonuna kadar döğüşmek mi muvafık bulunacağını meydana kor. Bununla beraber fevkalâde ahval, faraza hava durumunun değişmesi ve S. bu hususta belki daha bahtlı bir tesir icra edebilir. Fakat açıkça bir nokta tebellür etmektedir ki o da ricate vakti zamanile yani kabataslak düşünüşle takdir edilenden daha çok uzak bir mesafeden başlanılması lâzım geldiğidir.

Yürüttüğümüz bu mütaleattan büyük savaşta almanların Şimal denizinde ileri hareket adı verdikleri çıkışlarının mesafelerini sırf bu yoldaki muhakemelerin nasıl tahdide saik olduğu aşikâr surette göze çarpmaktadır. 1 No. lı grafık 1 - 5 mile kadar sürat üstünlüğü takdirinde müdafie yaklaşma hakkında bir fikir vermektedir.

Grafik: 1

300 Hkm. mesafeden 150 Hkm. mesafeye yaklaşmak için 1 - 5 mil sürat fazlalığına göre yaklaşma müddeti.

Sürat fazlalığı mil	
5	1 Saat 37 Dak.
4	2 Saat 1 ½ Dak.
3	2 Saat 42 Dak.
2	4 Saat 3 Dak.
1	8 Saat 6 Dak.

3 - Hangi noktaya kadar ricat olunmalıdır.

Herhangi bir ricatin kuvvetler arasında denkleşme temin edilecek noktaya kadar yapılması lâzımdır. Bu ise takviye kuv-

vetlerinin yetişmesi, mühim tahkimat sahasına vâsıl olmak, düşman kuvvetlerinin ayrılmasile veyahut ta düşman kuvvetlerinden teması kesme suretile vaki olabilir. Bu sonuncusu yalnız mesafeyi arttırarak açmak suretile değil hava ve gün durumunun değişmesile de mümkündür. Kuvvetlerdeki denkleşmenin bozulmasının derecesi bu anı yaklaştırır veya uzaklaştırır. Düşman maneviyat itibarile zayıf bulunduğu veyahut savaşta kazanmış bulunduğu üstünlüğü hasmının peşinden şiddetle saldırmak kendisince kâfi görmediği takdirde bu denkleşme düşmanın bati ve çekingen bir şekilde takibe girişmesile kısa bir müddet sonra tekrar teessüs edebilir. Bu hususta esas düşmanın arzusuna ramolmaya mecbur kalmamak, yani: Düşmana kuvvetle karşı koyabilmek için her fırsattan istifade etmektir. Düşmanın hararetle takibe girişmesi yüzünden meydan vermiş olduğu her za'fından istifade edilmelidir. Eğer mukavemet gösterilmiyecek olursa bu takdirde durum (Gemisini kurtaran kaptandır veyahut Allahını seven tutmasın .) şeklini alır ki bu hal denizde mutlak bir imhayı mucip olur. Büyük savaş filozofu general von Clausewitz kara savaşı hususunda geriye çekilmenin kısa kademeler halinde yapılmasını ve kuvvetli tutulan artçı vasıtasile müsait arazi kesimlerinde şiddetle müdafaayı tavsiye etmektedir. Bu zat aynen diyor ki: (Büyük komutanların ve savaş tecrübesi olan orduların ricatleri daima yaralı bir arslanın geriye çekilmesine benzer.) Clausewitz' in bu teşbih ile neyi murat ettiği anlaşılmaktadır.

Denizde arazi parçaları ve kesimleri yoktur ve zâfın gizlenip örtülebilmesi imkânları ise azdır; daha doğrusu oyun açık elle oynanır, bu sebepten denizde Clausewitz'in kastettiği şekilde bir artçı savaşı mevzuubahs olamaz, bilâkis ricat savaşının eldeki kuvvetlerin heyeti umumiyesile yapılması icap eder.

Manevi cihete gelince: Kara savaşlarında maneviyatın bozulması tehlikesi deniz savaşlarındakine nazaran haylice fazla olduğu aşikârdır. Zira savaş yapmakla meşgul olan deniz eratı için topun dirisa durumunun veyahut geminin rotasının hiç bir ehemmiyeti yoktur. Dümenin bir alabandası

gemiyi her an geriye çevirebilir. Şu halde bizzat komutanın kendisi panige tutulmadığı müddetçe, böyle bir geri dönüşün, bir kara kıt'asının ricatinde maneviyatının sarsılabilmesi gibi, bir ehemmiyeti hiç bir zaman mevcut değildir. Büyük savaşta vuku bulan deniz savaşlarında mürettebatın maneviyatının azalmasının komutanın kararına müessir olduğu hiç bir vak'a mevcut değildir. Bilâkis Falkland savaşından sonraki ricat savaşında yalnız yüksek kahramanlık misallerine şahit olmaktayız.

4 — Ricat savaşı hangi teşkilâtla yapılmalıdır ?

Bu hususta daima silâhlardan en iyi istifede edilmeğe imkân verecek bir teşkilâtın seçilmesi tabiye bakımından âşikâr olan bir keyfiyettir. Topçudan en iyi istifadeyi borda ateşi temin eder, bu sebepten nazari olarak pruvahattı veyahut düşmana nazaran münasip kerterizde olmak üzere dik bir omuzlukhattı temini gayret edilmeğe değer bir teşkilâttır. Bu sebepten takip edileni kat'i netice alınabilecek mesafelerde savaşa tutuşmağa icbar etmek suretile nihayetlenen ricat savaşlarında en nihayet her iki tarafta da daima bu teşkilâta raslanır. Her nekadar savaş kuvveti ve sürat itibarile ingilizlerin kahir bir üstünlüğü olmasından ötürü Falkland savaşı ricat savaşına bir ders misali olmazsa da, fakat Falkland savaşında da durum yine böyle olmuştur. Bu savaş daha ziyade, zayıf olan düşmanın emin bir mesafeden plânsız bir surette ateş altına alınarak batırılması şeklini arzeder ki burada ingilizler, hattâ en basit topçu tabiyesi düşüncelerini bile dikkat nazarına almamışlardır. Hiç şüphe yok ki mahiyeti itibarile bir ricat savaşı olan beraber seyirle savaşlar da vardır; fakat biz akademik tetkiklerimiz için çok uzak mesafeden başlanılan ricat savaşını esas tutmuş olduğumuzdan bunu inceleyeceğiz.

Bu tarzdaki ricat pruvanın kıça tutulmasına saik olur; bu sebepten ateş kuvvetinden istifade için muhasımlardan her ikisinin de geniş bir teşkilât seçmesi yani: Borda yahut omuz-

lukhattı intihap etmesi lâzımgelir. Şayet hat, 24 - İkincikânun 915 Doggerbank savaşında olduğu üzere, kısa ise bu takdirde omuzluğun fazla miktarda veyahut az miktarda dik bir omuzluk olması bir rol oynamaz. Fakat uzun bir hatta tekmil gemileri ateş ettirebilecek bir duruma getirmek istediğimizde, yalnız küt bir omuzluk mevzuubahs olur.

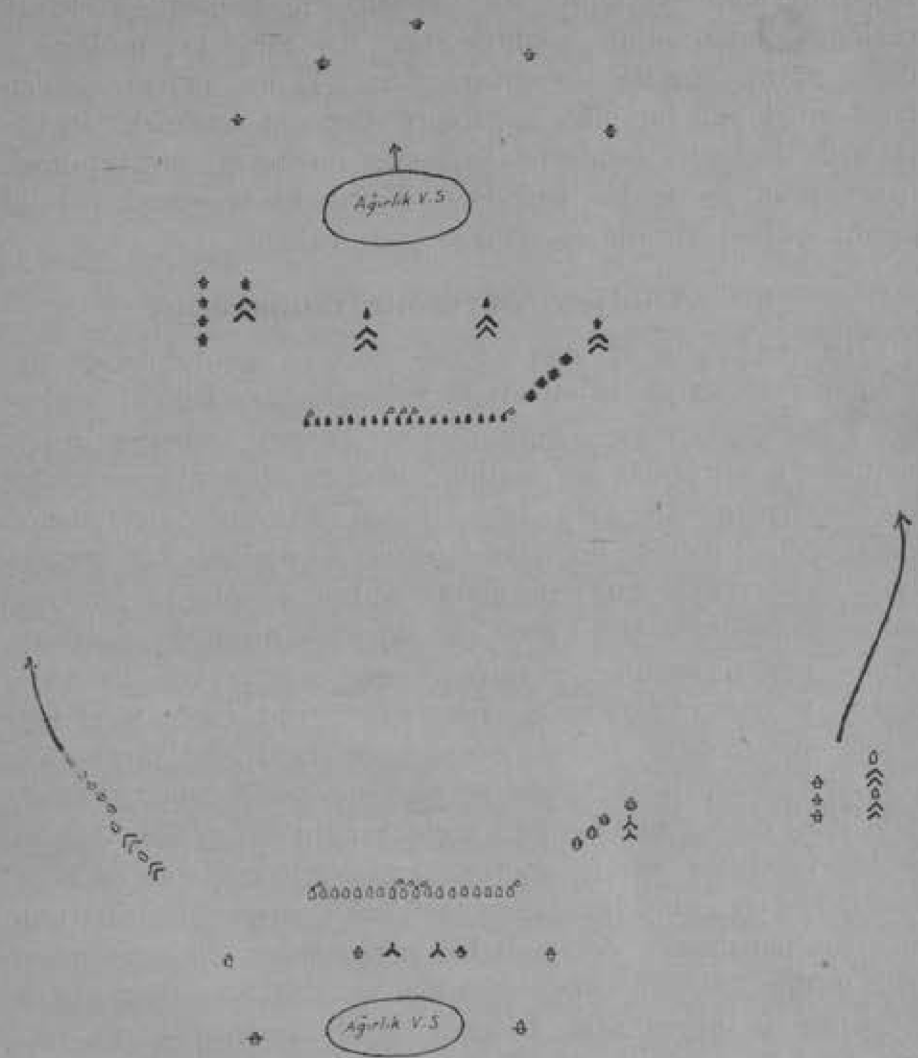
Savaşı esas itibarile yapan ağır toplardır, bu sebepten ricatte geri çekilen taraf, hattını uzatmak maksadile savaş kruvazörlerini yanlardan birisinde veyahut diğerinde kullanacaktır. Diğer kuvvetlerin kâffesi menzil haricine alınırlar, yalnız rehber kruvazörlerile birlikte filotillâlardan bir kısmı ve küçük kruvazörler yanlara alınabilirler. Bunlar bulundukları bu mahalden hücuma kaldırılabilir veyahut düşmanın hücumlarını defi ve tart hususunda kullanılırlar.

Takip eden taraf ise savaş kruvazörlerini (veya seri savaş gemilerini) yüksek süratlerinden istifade ederek düşmanın yanlarına yandan taarruzlar tevcih etmek için kullanacaktır. Bu takdirde bunlara, ateş menzili haricinde olmak üzere, hafif kuvvetler refakat eder. Bu hafif kuvvetler, kendi savaş hattımız için yan rasıtlığı yapmak (Sauthapton) ın 24 - İkincikânun - 915 te yaptığı gibi) bakımından çok kıymetlidirler. Geri kalan kuvvetler hattın gerisinde mevki alır ki bunların faaliyeti sakatlanan kendi gemilerimize yardım etmek ve lüzumu halinde bunları yedeğe almağa inhisar eder. Bunların vazifeleri meyanına musadere edilecek gemilerin donatılması da ithal edilebilir :

Şekil — 2 bir ricat savaşındaki başlangıç durumunu şematik bir surette, gösterir; uçak ve denizaltı hücumlarının dikkat nazarına alınması ameliyatta çok yanaşık bir teşkilâttan sakınılmasını icap ettirir. Ameli sahada bu teşkilâtın mesafeler ve istikametler itibarile şekilde resmedilmiş bulunan durumdan haylice gevşek olacağı düşünülmelidir.

5 — Hangi süratle seyretmek lâzımdır

Büyük savaşın tecrübeleri bütün savaşların en son yol ile yapıldığını göstermektedir ve bu mantıkidir. Zira müsait



Şekil — 2

Bir ricat savaşının başlangıç durumunu gösterir şema

tabiye durumu almak için bir yarış başlıyacaktır. Ricat savaşında takip olunan taraf düşmanından kurtulmak ve yahut kendisine kuvvetler arasında denkleşme temin edecek noktaya mümkün olduğu kadar süratle varmak ister; ciddi olarak kat'i netice almak istiyen muakıp ise o da ayni suretle yüksek süratle seyretmek mecburiyetindedir. Ancak enerjisinin

noksanlığından veyahut bir kapana düşmekten korkarak çekingen takip ettiği takdirde her iki taraf ta mütemadiyen azami süratle seyretmiyecektir. Yalnız geriye çekilen taraf muakıbini bir plân mucibince peşinden çekmek istediği takdirde düşmanı kendisine yapışmış durumda bırakabilmek için süratini de tenkis edecektir. Fakat kaide olarak her iki tarafın yüksek süratle seyretmesi esası bakidir.

6 — Tabiyevî durumun münakaşası

Her iki tarafın da ateş edecek duruma getirebileceği top adedini ayni olarak kabul etmek mümkündür. Bittabi muhasımlardan biri veya diğerinin ateş kuvveti itibarile üstün olabileceği durumlar da olabilir. Bilfarz almanların küçük kruvazörlerinin kıç ateşi baş ateşinin iki misli kuvvettedir. Fakat genel olarak bugünkü gemilerin baş ve kıç ateşleri aşağı yukarı ayni kuvvette olarak kabul edilebilir. Omurga hattı istikametinde ateş etmek her iki muhasımın da menfaatlerine uygun değildir. Eskiden, savaşların yakın mesafelerden yapıldığı devirlerde, bu husus ricat eden taraf için başlıca bir mahzur olarak zikredilir ve ricat eden tarafın kıç kısmı ve binaenaleyh dümen ve pervane tertibatının hassaten isabetlere maruz bulunduğu, buna karşılık takip eden tarafın ise baş kısmında yalnız komuta kulesi tehlikeye maruz bulunduğu söylenirdi. Bu husus bugünkü savaş menzillerinin çok uzun olmasından dolayı isabet zaviyelerinin dikleşmesinden artık mühim bir rol oynamıyacaktır ve filhakika Doggerbank savaşında da almanların Blücher zırhlı kruvazörü ilk isabeti her iki ocaklık demirinin ortasına gelmek üzere baş üstünden almıştır. Baştan gelecek mühimce denizler bazı ahvalde başa ateşi iz'aç edebilir. Fakat yeni hattıharp gemilerinin baş üstleri çok yüksek olarak inşa edildiklerinden bu hal ancak nadiren vaki olabilecektir. Bu sebepten sırf topçuluk bakımından nomal şartlar dahilinde her iki muhasımın durumu yekdiğerine müsavidir denilebilir.

Buna bedel torpito tabiyesi bakımından: Durum tamamile başkadır. Bu hususta rüçhan aşikâr surette takip edilen taraftadır. Tekatu zaviyesi her iki taraf için de ayni derecede gayrı müsaittir. Fakat atış menzili ricat eden taraf için, takip eden tarafın torpitonun müddeti seyri esnasında torpitonun seyrine karşı hareket ederek katedeceği mesafe kadar, artar. Bilâkis takip eden taraf için ise torpitonun müddeti seyri esnasında hedefin atış hattı istikametinde veyahut aşağı yukarı bu istikamette uzaklaşmasından dolayı menzil azalır. Halbuki savaş, yukarda söylendiği gibi azami süratlerle yapılacağından takip eden taraf torpito atışı yapmak hususunda fili bir imkâna sahip değildir. Kezalik takip edilen taraf ta uzun mesafeden torpito atışının isabet ihtimalinin azlığından dolayı hattan torpitosunu atarak kullanmağa hemen hemen teşebbüs etmiyecektir. Buna zamimeten bilhassa baştan gelen torpito gemi sevk ve idare heyeti tarafından kolayca görüleceğinden bundan kaçınma yapılabilir. Maamafih ne de olsa torpito atışına imkân bulunması ve zamanımızda az izli veyahut izsiz torpito yapılmağa savaşılması takip eden tarafı ihtiyatlı harekete mecbur kılar. Dönüş anında torpito atış menzili nomal haddine inse dahi üstüne dönülmekte geç kalınmasına cevaz yoktur. Torpito atışının esas kıymeti, bilhassa hattın yanlarına tabiye olunabilen kruvazörler ve torpitobotlar tarafından kullanılabilmesindedir. Bu hususta ise ricat eden tarafın durumu daha üstündür. Ricat eden taraf yanlara tabiye edeceği kruvazör ve torpitobotlarile kolayca ve hissettirilmeden düşman hattına torpito salvoları yapılabilir.

Takip eden taraf için ise ancak hafif kuvvetlerinin süratlerinin fazla üstünlüğü takdirinde torpito hücumu yapabilecek derecede bunları çok ileri sürebilmek imkânı hâsıl olur. İngilizler için Doggerbankta botlarını kâfi derecede ileriye sürmeğe imkân hâsıl olamamıştır. Kuvvetli hafif kuvvetlerin torpito hücumu yapmak veya böyle bir hücumun def'i maksadile yanlara tabiyesi bir zarurettir. Kezalik ricat eden tarafın münferit botlarının bulundukları hattan hissettirmeksizin atış yapmaları da iyi tesirler temin edebilir.

Takip eden taraf ya rotasını muhafaza eder, ki bu takdirde isabet ihtimali vardır, yahut hücum eden botları daha iyi ateş

Şayet seyrine devam edecek olursa geriye sarkmış olan gemisini feda etmiş olur. « Doggerbank savaşında Blücher gibi » ve bu gemi düşmanın üstün kuvvetlerine bir ganimet olur, aksi takdirde ayni suretle süratini tenkis etmek mecburiyetinde kalır veyahut ta geriye düşmanın üzerine dönerek bir kat'i neticeli savaşa tutuşmağa mecbur olur. Halbuki kendisinin ricat hareketile maksadı bilhassa düşmandan yakasını sıyırmak olduğuna göre o halde bu gibi ahval karşısında bilmecburiye düşmanın arzusuna baş eğmek ısdırarında kalır. Ricat savaşında uzak mesafelerden vaki olan atışmalardan sonra ciddi ateş savaşı tahaddüs edecek duruma gelindikte yukarda tasvir olunan şekilde hasar ve sakatlıkların hesaba katılması iktıza eder ki bu da takip eden tarafın üstünlüğünü meydana kor. Ve bu keyfiyet bir ricat savaşına geç değil bilâkis çok erken ve uzak mesafelerden başlanılmasına ihtiyaç bulunduğunu ispat eyler.

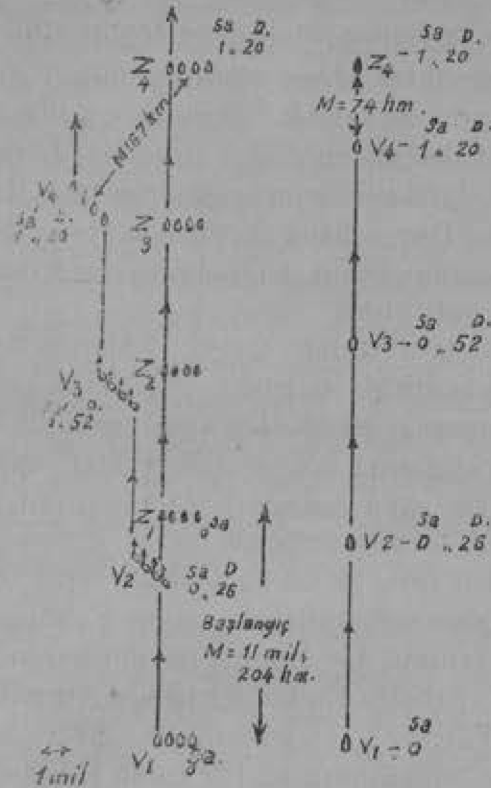
6 — Bir ricat savaşının cereyan tarzı

Yukarda bir ricat savaşının tabiyevi esaslarını izah etmiş bulunduğumuzdan bu savaşın cereyan tarzının da akademik olarak mütaleası bazı teferruatı incelemek bakımından istifadeli olacaktır.

Takip eden taraf ricat edenle savaşa mümkün olduğu kadar çabuk tutuşmağa çalışır. Takip eden taraf, düşmanının gemilerini yaralamağa ve sakatlamağa muvaffak olduğu takdirde yalnız hasmının savaş kudretini zayıflatmış olmakla kalmaz ayni zamanda süratinin de azalmasına saik olarak bu suretle hasmını, ya sakatlanan gemilerini ganimet olarak kucağına bırakmağa veyahut ta kat'i neticeli savaşa tutuşmağa icbar etmiş ve böylece gayesine en iyi şekilde ulaşmış olur. Bu sebepten, takip eden taraf için kaide olarak: - « Azami ateş süratile ateş etmek, müessir top menziline mümkün mertebe süratle sokulmak ve bu esnada o ande ateş altına alınması mümkün olan hedefler üzerine ateşi konsantra etmek » esası caridir. Ricat eden taraf için ise yapılacak şey bittabi müdafaa maksadile « Savaş mesafesini mümkün mertebe uzak tutmak, topçu ateşile takip edeni mefluç bırakmağa ve bu suretle kuvvetler arasında denkleşme temin etmeye » uğraşmaktır. Ricat eden taraf, hava şeraiti müsait olduğu takdirde, sun'i sis ve baca dumanı kullanmak suretile düşmanının ateşinden bir müddet korunabilir. Bununla beraber bu takdirde kendisi de bu müddet zarfında ekseriya ateş kesmek mecburiyetinde kalır. Doggerbank savaşında bu gibi ateş fasılaları, sureti mahsusada tertip edilmemiş olmasına rağmen kendiliğinden vaki olmuştur.

Takip eden taraf yalnız pruva toplarını değil tekmil toplarını ateş edebilecek duruma getirmeğe çalışacaktır. Bunu temin için yapacağı hareketler ayni zamanda kendisini düşmanının zayıf noktalarına doğru manevralar yapmağa sevkeder. Düşmaninın bu zayıf noktaları ise yanlarıdır. Düşmanın yanlarına taarruz birinci derecede savaş kruvazörlerinin vazifesi olup ric'at eden taraf ta bunlara karşı ayni suretle yanlarına aldığı kruvazörlerile mukabele eder. Fakat muakip icabında bizzat savaş hattının bir kısmile de düşmanın yanlarına doğru manevralar yapabilır. Bu asrın başında Amerika deniz mecmualarında « Yawing - makaslama » tabir olunan bu gibi usullerden bahsolunmuştur. Bu usule nazaran yan gemisi 4 kerte dışa çarkedecek ve diğer gemiler bunu takip edecekler ve 6 dakika sonra tekrar eski rotaya döneceklerdir. Filhakika bu manevra müteaddit defalar tekrarlandığı takdirde dirisalar ve atış zaviyeleri düzelmiş ve düşman yanına bir tazyik yapılmış olur. Bununla beraber bu işi yapabilmek için sürat üstünlüğü ilk şarttır. Aksi takdirde bu manevra yapılırken geriye sarkılmış olur. Şekil — 3 « Yawingmakaslama » denilen bu manevrayı gösterir.

Bu şekil, takip eden tarafın 36 dakika içinde yalnız toplarını tam bir surette kullanmağa muvaffak olduğunu değil ayni zamanda ricat eden (Z) için (Z_4 - V_4) durumunda hattını omuzluğa almağa veyahut düşmanı üzerine doğru çevirmeğe icbar eden bir zaruret hâsıl olduğunu da göstermektedir. Bu şeklin sağına resmedilmiş olan şeklin, (V) ın mevkii, yalnız

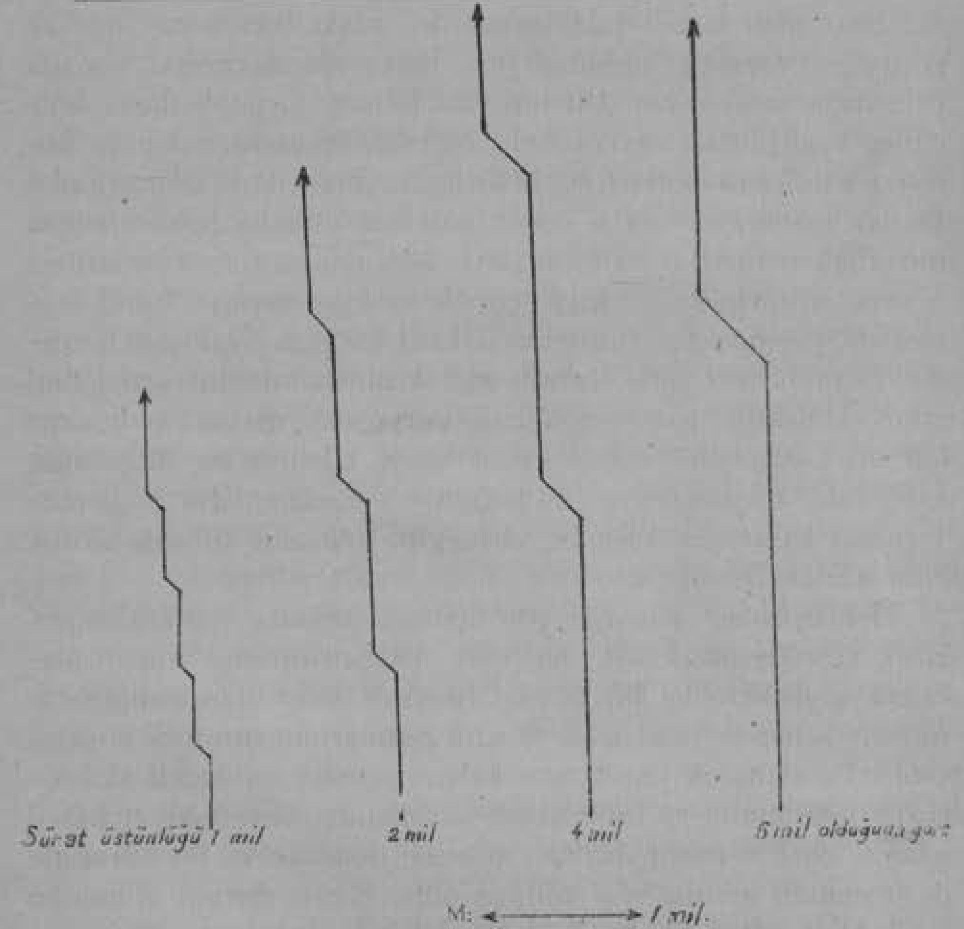


Şekil — 3
Ricat eden, sürati 18 mil (Z)
Takip eden, « 24 mil (V)
Başlangıç mesafesi 204 Hm.

yan gemileri « Yawing » yaptığı takdirde, süratli gemilerin hattın yanına tabiye olunması lâzımgeldiğini veyahut intizam ve irtibatın muhafazası için hattın orta kısmının zman zaman süratini indirmesi iktıza ettiğini göstermektedir. Uzun müddet azami süratle seyirden dolayı fazla takat sarfedilmiş bulunacağından yol kesmek suretile gösterilecek bu kolaylığın hoş karşılanacağına şüphe yoktur. 6 mil sürat üstünlüğü farzedilmek suretile tertip edilen yukardaki şekildeki misalde bu nokta bilhassa çok açık bir surette meydana çıkmaktadır.

Şekil — 4 (Yawing - makaslama) hareketinin muhtelif sürat üstünlüğüne nazaran tesirlerini göstermektedir. Bu şeklin gözden geçirilmesi ancak sürat üstünlüğünün ehemmiyetli surette fazlalığı takdirinde bu manevradan kısa bir zaman sonra muvaffakıyet beklenebileceğini meydana koymaktadır.

« Yawing » yapıldığına göre
yana sürülme ve mesafenin azalması :



Şekil — 4

Ricat eden tarafın buna karşı alacağı müdafaa tedbiri, hattını omuzluğa almak suretile düşman hattına muvazi bulundurmaktan ibarettir. Fakat düşman bu manevrayı kendisinin

her iki yanına birden tevcih etmiş bulunduğu takdirde bu tarzda hareket ihtiyar olunamaz. Bu manevranın bu tarzda her iki yana birden sık sık tekrarlandığı düşünüldüğü tak - dirde cicat eden taraf için nihayet bir « V » şekli tahaddüs eder ki bunun geride kalan sivri kısmına karşı, takip eden taraf hattının ortası rota tutmuş olur; bunun neticesi ise ricat eden için tahammül edilmez bir durum hâsıl olur. Bu sebepten ricat eden taraf vakti zamanile başka bir savaş nev'ine geçmeğe veyahut herhangi bir başka suretle nefes almağa çalışmağa mecburdur. Bu hususta bilfarz torpitobotların hü - cuma kaldırılması mevzuubahs olabilir, fakat bu takdirde hücuma kaldırılan botları kaybedilmiş saymak iktıza eder. Çünkü bunlar hücumdan sonra kendi hatlarına iltihaka hemen hemen muvaffak olamazlar. Binaenaleyh komutanın torpitobotları mı - veya muhripleri - feda etmek yoksa savaşı kabul et - mek mi lâzımgeldiği hususunda kat'i kararını vermesi lâzımdır. Şayet birinci şıkkı ihtiyar edecek olursa mağlûbiyeti kabul etmiş demektir, zira diğerlerini kurtarmak maksadile bunları kurban vermiştir. savaşı kabul ettiği takdirde ise düşmanın arzusuna bilmecburiye ramolmuş demektir. Bu sebepten verilecek karar çok kesindir ve bu gibi buhranlı anlarda savaşı göze almak lâzımgelir.

Her nekadar yukarda verdiğimiz izahatta yanlara yapı - lacak tazyiklerin savaş nev'inin degiştirilmesini mucip olacağını söyledikse de bu tarzda harekete saık olacak diğer bir mücbir sebep te ricat eden tarafın gemilerinin süratten düşmesidir. Yaralanarak hareketten kalan gemiler ya kendi akıbet - lerine terkolunur ve bu takdirde düşmanın muvaffakıyeti kabul edilmiş olur veyahut düşman üzerine dönülür ve bu hareketle de düşmanın arzusu is'af edilmiş olur. Ricate devam olunduğu takdirde yaralanarak hareketten sakit kalan bir gemi için yapacak iş ancak varlığını düşmanına pahalıya satmaktan ibaret kalır. Şayet bu gemi hareket kabiliyetini tamamile kaybetmemiş bulunuyorsa torpito silâhı ile taarruza kalkarak düşman hattına bir tazyik yapmağa çalışır. Doggerbank savaşında almanların Blücher zırhlı kruvazörünün hareket tarzı kahir

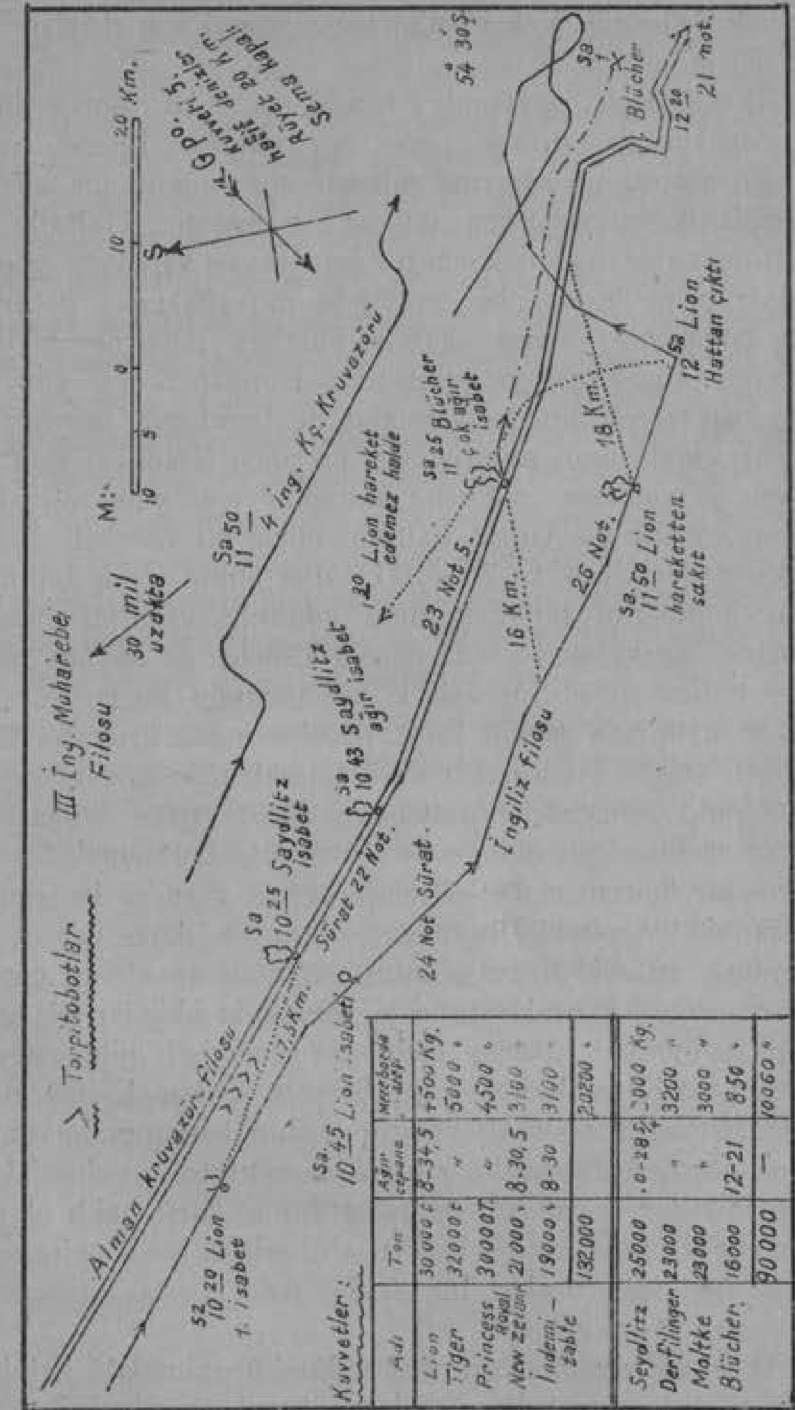
bir üstünlüğe karşı hareketten sakıt kalan bir geminin kahramanca yaptığı son asavaşına parlak bir misal teşkil eder. Bu gemi batırılıncaya kadar bir saat müddet düşmanını kendisine yaklaştırmamıştır. (Şekil : 5) e bakın.

Blücherin durumuna düşen ve boyu uzun bir düşman hattının üzerine doğru sarkan bir geminin torpito silâhı vasıtasile kendisinden hasmını kaçınmağa ve uzaklaşmağa mecbur etmesi hali her zaman vaki olabilir. Bu tarzda hareket neticesi hiç olmazsa ricat eden filo üzerine vaki topçu tesiri mühim derecede iz'aca uğratılmış olur. Fakat şurasını da unutmamalıdır ki takip eden tarafın mefluç kalan bir düşmanı batırmak için esas kuvvetile buna bağlanarak oyalanması çok esaslı bir hatadır. Bu işin ya hafif kuvvetlere bırakılması veyahut, duruma nazaran mefluç kalan düşmanın ateş kudreti hâlâ fazla bulunuyorsa, bunun takibin sonunda geriye dönülerek - bittabi bu iş için hafif kuvvetlerle temas muhafazası şarttır - imha olunması veyahut ta gece bastığına göre torpito hücumlarile yok edilmesi imkânları vardır. Eğer takip eden tarafın ana kuvvetleri komutanı yaralanmış ve hareketten sakıt kalmış düşmana bağlanıp kalacak olursa düşmanın ana kuvveti kaçıp kurtulmak suretile emeline nail olur. Bile bile bu tarzda bir hareket ihtiyarına ancak takip eden tarafın kendisini kısmi muvaffakıyetle iktifa edecek derecede sarsılmış hissetmesi bir sebep teşkil edebilir. Aksi takdirde böyle bir hareket irade kudretinin za'fına delâlet eder. Bu hususta komutanın karakteri, esas rolü oynar. 24 - 1 - 1935 Doggerbank savaşında amiral (Beatty) sancak gemisinin ağır yaralanmış olmasına rağmen takibe devam ettiği halde iradeleri zayıf olan maiyyet komutanları almanların Blücher zırhlı kruvazörünün imhâsı ile iktifa ettiler.

Ricat eden taraf yaralanarak mefluç bir halde kalan kendi gemisini setir ve himaye etmek istediği takdirde düşmanının üzerine dönmesi lâzımgelir. Ricat eden tarafın bu hareketi yüzünden, düşmanın i htiyar edeceği harekete ve topçu tabiyesi durumuna - rüzgâraltı tarafı - nazaran ya beraben seyirle sauaş veyahut bir daire savaşı hâdis olur. Fakat şu nktao

açık olarak göz önünde tutulmalıdır ki: Yapılacak savaş artık kat'i neticeli bir savaştır ve burada ricat düşüncesinin hiç yeri kalmamıştır, bu düşünce kafadan tamamile silinmelidir. Gözü geride olanın kat'i neticeli bir döğüş yapmasına imkân yoktur; netekim Çoşima savaşının sonunda rus donanmasının imha olmasının sebebi rusların hassaten «Wiladiwostoka gitmek» fikrine saplanıp kalmalarıdır. Bir kere savaşa tutuşuldu mu artık ricat hattı hiç dikkat nazarına alınmaksızın sonuna kadar döğüşülmelidir. Düşman mağlûp edildiği takdirde seyir hattımız düşman bir müddet için bu hattımızı kesmiş olsa dahi, serbest kalır. Böyle durumlarda savaş sırf tabiye bakımından yapılmalıdır, diğer hususların kâffesi ancak sonra düşünülebilir. Takip eden taraf için, savaşın ilk safhalarında seri kuvvetlerini ileriye ve düşmanın yanlarına sürmüş bulunması, düşmanın kendi üzerine dönmesi takdirinde, - evvelce ileriye sürmüş olduğu kuvvetler düşmanın ağır toplarile uzak mesafede tutulmağa mecbur kalan hafif gemiler dahi olsa - katlanılan fedakârlığı değer bir fayda temin eder. Şayet düşmanın her iki yanına karşı hareket yapılmış bulunuyorsa bu takdirde düşman hangi istikamette olmak üzere üstüne dönerse dönsün takip eden taraf hafif kuvvetlerile torpito tabiyesi itibarile fevkalâde müsait bir durumda bulunur. Bu mevkilerin ehemmiyeti ana kuvvette daha önce vukua gelmiş bulunan tahribatın fazlalığı nisbetinde artar. İleriye gönderilen kuvvetler düşmanın yalnız bir yanına müessir olmak üzere sevkedilmiş bulunduğu takdirde bile bu kuvvetlerin mevcudiyeti ricat eden tarafın karar serbestisine tesir ederek bu kuvvetlerin bulunduğu tarafa doğru, hiç değilse istemiyerek bir geri dönüş yapmasına saik olur.

Daire savaşı ve beraber seyirle savaştan başka torpitobotları veya muhripleri de beraber hücum ettirmek şartile hattımızın tam tertip düşman üzerine atılması da mevzuu bahs olabilir. Böyle durumlarda torpitobot ve muhriplerin, bütün zaflarile, yalnız başlarına düşman üzerine sevkedilmesi ancak yarım bir tedbir olur. Böyle bir hareketin manası hücumun akabinde ricate devam edebilmek için nefes almağa ça-



Şekil: 5. DOGGER BANK MUHAREBESİNİ GÖSTERİR UMUMÎ KROKİ 24-II. Kân. 915

lışmak demektir. Yoksa ket'i neticeyi almak için ciddi bir arzuya detâlet etmez.

Doggerbank savaşında tesadüfen vuku bulan bir sürü sanssızlıklar da savaşa tesir icra etmiştir. Birinci derecede alman amiralının kararına müessir olan ingiliz ana kuvvetinin yakınlarda bulunmasına ihtimal vermesidir. Halbuki hakiki duruma nazaran almanların bir daire savaşı yapmağa çalışmaları onları belki de kısa bir zamanda muvaffakıyete götürebilirdi ve böyle bir savaşı kabul ettikleri takdirde ingiliz ana kuvveti ancak geç yetişebilecekti. Bundan başka alman sa - vaş kruvazörlerinin, torpitobotlar ile beraberce hücuma kalkmaları, ingilizlerin müsait olan bu ande tesadüfen rota değiş - tirmiş olmalarına rağmen, almanlar için yine muvaffakıyet temin edebilirdi. Alman hattının böyle bir hareketi Blücherin yakasına yapışmış ve 70 - 100 isabet temin etmiş bulunan ingiliz gemilerini bu kahraman geminin yakasını bırakmağa mecbur bırakacak ve binaenaleyh Blücher de haylıca nefes almış bulunacaktı. Şüphesiz ki bu geminin kurtarılması artık imkân dahilinde değildi, fakat Blücher ingiliz kruvazör filosunu şiddetli ateşile kendisinden uzak tutmak olduğundan torpitobotlarla hiç olmazsa mürettebatını kurtarmağa imkân vardı. Blücheri bunalmış olduğu bu durumdan kurtarmak için yapı - lacak bir taarruzun hiç şüphesiz evvelâ garp ve badehu şimal istikametinde olmak üzere icra olunması iktıza ederdi. Savaş süratinin yüksekliği avaşa tutuşmuş bulunan alman gemilerini Blücherden çok uzaklaştıracağı yolundaki iddialar hiç te doğru değildir, çünkü: Alman gemileri istedikleri gibi süratlerini tanzim edebileceklerinden bu hususu kollamak ellerinde idi. Bundan başka diğer alman gemilerinin herhangi birisinin süratten düşmesi düşmanın ganimetini arttıracağı yolundaki iddia her nekadar doğru ise de fakat buna karşı haklı olarak denilebilir ki bu takdirde ingiliz sahillerinin bombardımanını ve kendi üssünden uzakta bir savaşı daha baştan itibaren göze almamak lâzım gelirdi.

Düşman torpitobotlarının gündüz hücumundaki hakiki teh - like o zamanlarda da - bilâhare savaş tecrübesinin öğrettiği

üzere - hakikatten çok fazla tahmin edilmişti. Bu saydıklarımız elde vesaik olduktan sonra tetkikle akla gelebilen şeylerdir. Bu sebepten maksadımız alman komutanının kararını tenkit ve onun kıymetini azaltmağa uğraşmak değil ancak bu gibi durumlarda seçilecek şıkkın; ya tek bir geminin ziyaına katlanmak veyahut tekmil kuvvetleri düşman üzerine saldırarak muvaffakıyet teminine uğraşmak olduğunu izah etmektir. Bu husus ricat savaşının karakteristik bir vasfıdır. Eğer savaşa tutuşmuş bulunan gemiler yalnız başlarına açık denizde bulunmuş olsalardı amiral Von Hipperin kat'i neticeli bir sa - vaşa baş vuracağına şüphe edilemezdi. Amiral Hipperin ricate devam etmeye karar vermesine sebep esas harekât plânının tertibindeki yanlışlık dolayısile ana vatanda hâsıl olmuş bulunan zihniyet ve bu zihniyetin kendisinde tevlit ettiği görüştür. Bu nokta harekât plânlarının tanziminde sevkulceyş şartlarına uymıyan kayitlerin taktik safhalarda komutanların kararına nasıl tesirler icra ettiğini göstermek itibarile çok enteresandır.

Şimdi ricat savaşı esnasında savaş yapan esas kuvvetlerden hafif kuvvetlerin ayrılarak sevkedilmesi - Falkland savaşında almam küçük kruvazörlerinin ayrılarak sevkı gibi - hakkında da bir kaç kelime söyliyelim :-

Bu husus tabiyede « Kuvvetleri toplu bulundurmak » esası ile tezat teşkil eder. Zayıf gmiler için en iyi setir ve himaye kendi ana kuvvetlerine istinattır. Bu istinattan vaz geçilmesi, bu himayenin mukavemetine artık inanılmadığı - hakikati halde Falkland savaşında olduğu gibi - böyle bir istinadın so - nuna erdiğine bir alâmettir. Bu gibi ahvalde süratli olan gemilere hiç olmazsa kısmen olsun savuşmak imkânı veril - mek istenir. Şayet savaş sahnesi yakınlarında karşılama mev - kii almış kuvvetlerimiz yoksa kaçan gemilerin etrafa saçılmış durumda dağılmaları çok muvafık olur. Bu gibi ahvalde savaş kudretinden ziyade sürat ehemmiyet kazanır. Bu da - ğılma sayesinde takip eden için kaçan gemileri yakalayarak savaşa tutuşmak keyfiyeti güçleştirilmiş olur. Takip esna - sında takip eden tarafın en süratli gemisinin ricat edenin en

süratli gemisini hasım olarak seçmesi şüphesiz ki ideal olan şekildir. Bununla beraber bu iş dağılma dolayısile müşkülleşir. Falkland adaları savaşında almanların Dresden kruvazörü - nün kurtulması ingilizlerin en seri kruvazörü olan Glaskowun başlangıçtan itibaren Dresdenin peşine yapışıp kalmamış olmasındandır.

Ricat savaşlarının sonu ya mağlûp olarak dağılmak ve bundan sonra umumiyet üzere takip ve imhadır veyahut ta takip eden tarafı geriye dönmeğe vaya istenilen noktaya - bilfarz kendi takviye kuvvetlerimizin müdahalesine imkân bulunan yere - doğru çekmeğe imkân hâsıl olabildiği takdirde muvaffakıyettir. Bu ikisi arasında ise muhtelif şekil ve nevide yarım muvaffakıyetler ve ademi muvaffakıyetler de vaki olabilir.

Ricat eden taraf savaşı gece basıncaya kadar oyalamağa muvvaffak olduğu takdirde teşkilât o geceye uygun olarak değiştirilmelidir. Genel olarak ana kuvvet pruvahattı teşkil eder, hafif kuvvetler ise toplu olarak geriyi örtmek için kullanılır. Buna mukabil takip eden taraf hafif kuvvetlerinden kuvvetli bir öncü teşkil eder ve ileriye de temas muhafızı gönderir. Ana kuvveti sureti umumiyede tek sıralı bir teşkilâtta seyreder. Fakat düşman botlarının hücumu tehlikesine karşı dağınık ve gevşek teşkilâtta seçebilir. Ricat eden taraf için esas gaye düşmanı defi ve tart suretile teması kesmek, takip eden taraf için ise bu teması temin etmektir. Her iki muhsımın tabiye sahasındaki hareket tarzlarına bu gayeleri esas olur.

Çıkarılan neticeler

1 — Ricat savaşı kuvvetlerin ifadesi değildir.

2 — Bazı durumlarda, yakın bir zamanda kuvvetler arasında bir denkleşme beklenildiği takdirde, bu savaş şeklinin tatbikı hak kazanır.

3 — Kuvvet denkleşmesi, yolsuz düşman gemilerinin geriye kalması, takviye kuvvetlerimizin yaklaşması, sahil tahkimatımızın müdahalesi, kendi manialarımıza veya denizaltı gemisi bekleme mevkilerimize ulaşmak ve nihayet gecenin basması suretile olabilir; gecenin basması yalnız düşmandan sıyrılmayı temin etmekle kalmazayni zamanda, ricat eden taraf ağır kuvvetler itibarile zayıf ve torpitobot ve muhripler itibarile üstün bulunduğu takdirde, tabiye ve harekât bakımından önemli faydalar kazanır.

4 — Sürat her iki taraf için son derecede büyük bir ehemmiyeti haizdir. Her iki tarafın süratleri arasında çok fark bulunması ricat savaşının tatbik imkânlarını haylıca tahdit eyler.

5 — Ricate çok uzak mesafeden başlanılmalıdır. Geş başlanacak olursa ricat tavaşının ehemmiyet ve kıymeti kalmaz. Bu sebepten ricate vakti zamanile başlamak esastır.

6 — Ricat eden tarafın yaralanıp kalacak gemileri zayiat listesine geçmiş sayılmalıdır. Bu zayiat ya sineye çekilebilir veyahut savaş nev'ini değiştirmeğe mecburiyet hâsıl eder.

7 — Şayet savaşı kabul etmek durumu hâdis olursa ricat düşüncelerini bir tarafa atarak sırf tabiye bakımından sonuna kadar döğüşülmelidir.

8 — Takip eden taraf düşman ana kuvvetinin peşine musır ve imanlı bir surette yapışmalıdır, geriye sarkan düşman gemilerini savaşla batırmak için oyalanıp kalmağa cevaz yoktur.

9 — Ricat savaşları daima tehlikelerle dolu ve tesadüflere son derecede bağlıdır. Bu sebepten askeri bakımdan hakikaten sempatik değildir. Fakat zayıf olanlar bu savaş nev'ini bir plân dahilinde tatbik etmekten fariğ olamazlar, lâkin bu takdirde, yine tekrar edelim ricate vakti zamanile başlanılmalıdır.

Bnb. SÜREYYA DENİZERİ

Yabancı savaş tarihinden bir inceleme

Askeri mahkeme hükmile cezalandırılan ingiliz donanma komutanları

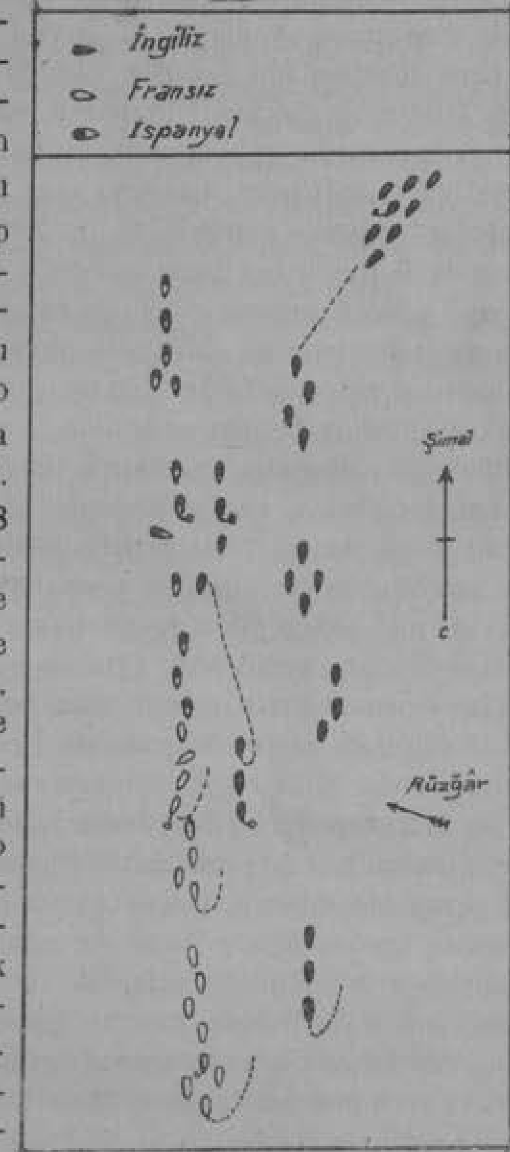
İngiliz donanma komutanlarının savaşı kazanamıyanların - dan bazıları askeri mahkemeye verilmiş muhtelif ce - zalara uğratılmış hattâ biri de bir hattıharp gemisinin kıçgü - vertesinde kurşuna dizilmiştir. Bu cezaların donanma personalına yaptığı fena tesiri incelemek faydalı olacaktır. Bu yazıları okuyacak arkadaşlarımın, bu amirallarm mes'uliyet derecesi hakkında zati bir kanaat hâsıl edebilmesi için mes'uliyete sebep olan savaşların nasıl sevk ve idare edildiğini hatırlatacağım.

1. Amiral Mathews (Mesivs)

1740 tan 1748 senesine kadar sürmüş olan Avusturya veraset savaşı esnasında ingilizlerin Akdeniz kuvvetleri komutanlığına 1742 senesi mayısında amiral Mathews verilmişti. « İspanya veraset savaşında » yararlık göstermiş ve 1742 senesinde kor amirallığa (ferikliğe) yükselmiş olan bu komutan iyi ahlâklı, liyakatli, madun sıfatile itaatli ve kararında sabit bir subay ise de aksi tabiatli bir âmirdi. Donanma komutanlığını kabul etmezden evvel filo komutanlarından tuğamiral «Lestock» un [1] değiştirilmesini istedi ise de kendisine verilmiş olan vade kulak asılmadı. Mathews fransızların Toulon limanını 22 ay müddetle sıkı abluka etmiş ve fransızların müttefiki olan ispanyolların İtalyadaki ordularına takviye kıtaatı göndermelerine engel olmuştu. İspanyol filosu da fransızların Toulon filosuna iltihak etmişti. Müttefik donanma komutanı fransız amiralı « de Court » (dö kur) 1743 senesi II. Teşrininde İspanya filosuna Cenovaya kadar refakat etmek emrini aldığından müttefik donanma

[1] 1743 te koramiralhğa yükselen Lestock idare edilmesi güç bir madun, sert bir mafevk cesur fakat kısa körüşlü bir subay olup bahriyede hiç sevilmemişti. Mathews donanma komutanı olduktan sonra kendisine karşı hürmetsizlik gösteriyordu.

19 - Şubat - 1744 te dış limana çıktı. Fransız donanma komutanına ancak taarruza uğradığı takdirde savaş yapmasına dair talimat verilmiş halbuki ingiliz amiralının taarruz etmesine de müsaade edilmişti. İngiliz donanması - her biri 60 tan fazla top taşıyan - 28 hattı harp gemisinden mürekkep olup başkomutan ve merkez filosu komutanı Mathews öncü filo komutanı amiral Roley, artçı filo komutanı koramirallığa yükselmiş olan Lestock idi. Müttefik donanma da 28 hattıharp gemisinden mürekkep olup amiral « de Court » başkomutan ve merkez filosu komutanı, « Gabaret » öncü filo ve ispanyol amiralı « Navarro » da artçı ispanyol filosu komutanı idi. « de Court » her nekadar ispanyol ge - milerini fransız gemilerinin arasına taksim etmek istedi ise de ispanyol amiralı buna razı olmadı [1]. İspanyol filosundan üç gemi merkezdeki fransız filosuna eklendi.



Toulon savaşı
22 - Şubat - 1744

[1] 22 - Nisan - 1676 da fransızlara karşı müttefik Holanda ve ispanyol donanmasının komutanı olan Holandanın namlı amiralı « Reuter » de

Toulon savaşı, 22 - Şubat - 1744 :

21 - şubatta müttefik donanma denize açıldı. İngilizler müttefik donanmaya yaklaşmağa gayret ettilerse de rüzgâr hafif ve karşı taraftan ölü denizler olduğu için yaklaşamadı. İngiliz artçı filosunun merkez filosundan mesafesi açıktı. Lestock bu aralığı kapamağa çabalamadı. Müttefik donanma, gece ingiliz keşşafları farketmeden mesafeyi aştı. 22 - şubatta gün ağarırken ingilizler gevşek nizamda ve uç gemisile hattın son gemisi arasında 9 millik bir mesafe olduğu halde « Sicie » burnunun 12 mil kıble keşişleme cihetinde ve hasmının 8 mil şimali şarkisinde seyrediyordu. Müttefik donanma ıskotaları iskeleden kullanarak pruvahattında orsasına cenuba gidiyordu. Lestock merkez filosuna hemen yelkenlerini arttırttı ise de saat 6,30 da Mathews de düşmana yetişmek gayretile bütün donanmaya yelken arttırmayı emrettiğinden artçı filo merkezden takriben 5 mil uzak kaldı. Saat 8 de ıskotaları iskeleden kullanarak orsasına seyirle taarruz için pruvahattı teşkili emredildi. Rüzgâr kalmış olduğundan bu manevra saat 11,30 da öncü ve merkez filoları tarafından ağır ve kusurlu olarak yapıldı. Bu sırada « pruvahattı » işareti toka bulunduğu esnada « taarruz ediniz » işareti de çekilmiş ise de Lestock taarruz işaretine cevap vermedi. Müttefikler oldukça muntazam seyretmekte olup yalnız artçı ispanyol filosu biraz geride kalmış ve bunlardan da hattın sonundaki 5 gemi daha geriye sarkmıştı. İngilizler yavaş yavaş hasımlarına yetişiyorlardı. Saat 13 te « Mathewz » in komutan gemisi olan « Namor » ispanyol amiral gemisi « Real Felippe » yi ve ingiliz öncü filo komutanının amiral gemisi « Barfleur » de fransız amiral gemisi « Terrible » i bordalamıştı. Mathews bu ande amiral gemisile laşkasına seyrederek « Navarro » nun amiral gemisine tabanca menziline kadar yaklaştı. Öndeki « Norfolk » ve arkasındaki « Marlborough » hattı harp gemileri de kendisine uydu. Düşmanın savaşa girişmek istemiyeceği endişesi « Mathews » i donanması iyi bir dü-

• Agusta • savaşında ispanyol gemilerini Holanda gemilerinin arasına karıştırmak istemişse de ispanyol amiralı buna razı olmamış ve yenilmeğe sebep olmuştu.

zen almazdan ve artçı filosu yaklaşmazdan evvel taarruza sevketmişti. Amiral Roley de ona uyarak laşkasına seyre başlayıp fransız amiral gemisinin üstüne gitti, kendisine, gerisinde bulunan iki gemi tarafından da yardım edildi. İspanyol ve ingiliz gemileri az yelkenle ve pek ağır yolla savaş yaptıklarından müttefiklerin merkez ve öncü filolarının arası açıldı. İspanyolların geriye sarkan 5 gemisi de ağır ağır yaklaşmakta idi.

Mütebaki İngiliz gemilerinin bazıları savaşa gayet az girişmiş hattâ, bazıları da hiç girişmemişti. Öncü filonu ucun - daki üç ingiliz gemisi, müttefik dananma öncü filosunu orsadan tiramola ederek ingiliz donanmasını rüzgâr üstünden iki ateş arasına almasına engel olmak üzere düşmana saldırmamıştı. Halbuki bu maksadı temin için bu gemilere uzak mesafeden ateş açıp onları meşgul etmek lâzımdı. « Berwik » in gerisindeki' üç ingiliz gemisi fransız merkez filosuna ilhak edilmiş olan üç ispanyol gemisile uzak mesafeden savaş yaptı. İngiliz merkez filosunun baştan dört gemisi de ispanyol gemilerile uzak mesafeden savaş yapmış sonra « Poder » e ateş açmış ve bu gemiyi ağır hasara uğratmış idi. İngiliz merkez filosunun son dört gemisi - Hasımları olan ispanyol gemileri henüz hattaki yerlerine yaklaşmadığından - savaşa girişmediler. Halbuki bu gemiler düşman hattını yarıp ispanyol filosunu iki ateş arasına alabilirdi. Sonradan namlı donanma komutanı olan « Berwik » gemisinin komutanı kaptan « Hawke » kendisinden çok kıymetsiz olan « Diamant » ı savaştan kaçırdıktan sonra « Poder » ismindeki ispanyol gemisine uzak mesafeden ateş edildiğini görünce öncü filodaki yerinden ayrılarak bu gemiye yaklaşıp teslim olmaya mecbur etti. Amiral Mathews şiddetle savaş yapıyordu. Her ne - kadar « Norfolk » gemisi ispanyolların « Constante » gemisini tahrip ederek hattan çıkarttırdı ve « Reale Filippe » ile « İsabella » ismindeki ispanyol kalyonları ağır zayiata uğradı ise de ingiliz kalyonları da armalarından o kadar hasara uğramışlardı ki, hasımlarının düşgün durumundan istifade edemediler. Mathews bir ateş gemisine, ispanyol amiral gemisini tutuşturmak emrini verdi ve bu gemi de müthiş bir ateş altında ilerledi ise de hedefine varmazdan evvel havaya uçtu.

Mathews savaşa başladıktan takriben 3 saat geçtikten sonra, müttefik donanma komutanı « de Court », ispanyollara yardım etmek üzere, öncü filosuna orsadan dönüş emrini verdi. İngiliz öncü filosu da onlar gibi dönüş yaptı. Geriye sarkmış olan beş ispanyol gemisi bu sırada yetişerek amirallarının yapmakta olduğu savaşa giriştiler. İngiliz artçı filosu da savaş sahnesine yaklaştı ise de havanın kalmış olmasından dolayı 5 ispanyol gemisinin savaşa girişmesine engel olamadı. Bu sırada Mathews savaşı kesip ıskotaları sancaktan kullanarak orsasına seyirle pruvahattı yapılmasını emretti. O, ağır ağır yaklaşmakta olan fransızları bekliyerek savaşa tekrar başlamak üzere, hattına düzen vermek istiyordu. Manevra iyi yapıldı. İngiliz merkez filosunun gerideki gemilerile ispanyolların son gemileri arasında aykırı seyirle bir savaş oldu. Yaklaşmakta olan fransızların nizamı bozuldu. İspanyol gemileri amirallarının etrafına bir yığın halinde toplandı. Rüzgârın kalmış olmasından bütün manevralar çok sürüyordu. İki tarafta da kargaşalık çıkarak yeni bir intizam tesis edilinceye kadar karanlık bastı. savaş ta bu suretle bitti.

İngilizlerin 3 gemisi ağır hasara uğramış ve Mathews amiral gemisini ertesi gün, aldığı hasardan ötürü, değiştirmişti. İngiliz öncü filosundan 80, merkez filosundan 200 kişi ile 2 gemi komutanı ölmüştü. İspanyolların « Poder » hattıharp gemisi zaptedilmişse de fransızlar tarafından geri alınmış ve ertesi gün denizlere dayanamadığından yakılmıştı. İspanyollardan savaşa giren gemiler çok hasara uğramış, amiral gemisinde 500 kişi ölmüş ve yaralanmış, bu geminin komutanile ispanyol amiralı « Navarro » savaşın başlangıcında ağır yaralanarak güverteden çekilmiş ve gemi ikinci komutanı olan bir fransız subayı tarafından kullanılmıştır. Fransızların zayiatı hafiftir.

Bu savaş tabiye bakımından kat'i neticesizdir. Çok defa ingilizlerin bir kazancı olarak gösterilirse de pek te haklı değildir. Çünkü her nekadar müttefikler Cenovaya gitmekten vaz geçtilerse de 23 - şubatta fransız filosu ispanyollar ile ingi-

lizlerin arasında seyrederek ingilizler tarafından taciz edilmeden « Kartejena » ya gittiler. Fransız donanması da nisanda taciz edilmeden « Toulon » a döndü. İngilizler bu müddet zarfında « Minorka » adasının « Port Mahon » limanında yattıklarından fransızlar bu keyfiyeti savaşın muvaffakıyeti addetmektedirler. Mathews, 23 - şubatta düşmanın peşinden gitmişse de İtalyadaki ispanyol ordusu için İspanyada takviye kıtaatı hazırlanmış olduğunu öğrendiğinden müttefik donanmanın kendisini daha cenuba doğru sürüklemesine ve İtalya yolunu açtırmasına meydan vermek istemedi. Mathews, « Port Mahon » a gelince, amiral « Lestock » u azlederek İngiltereye gönderdi.

Savaştan sonra parlâmentonun tazyikile amiral Mathews ve Lestock ile öncü ve merkez filosundan 11 gemi komutanı askeri mahkemeye verildi. Donanma komutanı « Savaş talimnamelerine riayet etmemek » gibi ağır bir zan altında kaldı. İngiliz Savaş talimnamesi, donanmanın pruvahattında olarak düşman hattının yanına sokulmasını ve ikisinin uçları bir hizaya geldikten sonra bir ande dönüşle laşkasına seyrederek karşılarındaki geminin üsüne gitmelerini ve o zamana kadar her geminin hattaki yerinde bulunmasını emretmekte idi. « Mathews » iki donanmanın uç gemileri bir hizaya gelmeden hareketile saldırmayı emrettiğinden divanıharp (askeri mahkeme) kararile hapsedildi. Donanma komutanı her nekadar talimname metnine aykırı hareket etmişse de düşünce ve hareketi gayet muvafık olduğundan eğer emrindeki bütün gemiler kendisine uysa idi büyük bir muvaffakıyet kazanması ihtimali vardı. Taarruz anı, gayet uygun seçilmişti. Çünkü, ispanyol amiralının yakinindeki gemiler bütün ingiliz merkez filosunun taarruzuna uğrıyacak, fransızların gelmesine rüzgârın kalması ve ingiliz öncü filosu engel olacaktı. Eğer amiral « Lestock » derhal ıskotaları laşka ettirerek apazlamasına seyre başlatsa geri sarkmış olan beş ispanyol gemisinin kendi filolarına iltihakına meydan vermiyecekti. Mathews, taarruz etmek üzere yanaşık nizama geçilmesi için beyhude yere saatlerce bekledikten sonra, madunlarına iyi bir misal göstermek ve ingiliz sancağının şerefini kurtarmak için amiral

gemisile yalnız başına laşkasına seyrederek düşmana taarruz etti ise de askerî mahkeme onun bu inisiyativini tanımadı. Kor amiral Mathews, serbest düşünceliler ile tabiye talimnamesinin şemasını takibe taraftar olanlar arasındaki münakaşaya karban olarak divanıharp hükmile bahriyeden ilişiği kesildi. Bu hüküm ingiliz amirallarını mesuliyet korkusile tabiye talimnamesinin metnine körü körüne sadık kalmağa mecbur ederek ingiliz donanmasının tedennisine sebep oldu. Clerk meşhur tabiye kitabında haklı olarak: « Bu hüküm ingiliz donanmasının denizlerdeki muvaffakıyetsizliğinin asıl kaynağıdır.» diyor. Aşağıdaki yazdığım 1756 senesindeki « Minorka savaşı » bu mahkeme hükmünün donanma komutanlarına yaptığı dehşetli fena tesire çok güzel bir misaldir.

Amiral « Lestock » ile 11 gemi komutanı verilen emri yapmamak veya savaşa iyice girişmemekle zannaltına alındı. Lestock müdafaasında : « Pruvahattı teşkil ediniz » veya « Pruva hattını muhafaza ediniz » manasına gelen işaretle « Taarruz ediniz » işaretinin beraber çekildiğini, halbuki donanma, talimnamenin taarruz için emrettiği mevzii henüz almamış oldugundan birinci emre yani pruvahattı teşkili emrine muhalif hareket etmeksizin ikinci emri yapamadığını » bildirdi. Bu sun'i müdafaa, hâkim heyetini tatmin ettiğinden Lestock beraet kazandı. İngiliz kaynaklarına göre Lestock savaş esnasında : « Mathews istediği gibi hareket etsin. O, bu hareketinden zarar görse bile ben talimnameye bağlı kaldığımdan emniyetteyim.» demiştir. Halbuki Lestock istese - fransız amiralı « Tourville » in (10 - Temmuz - 1690) Beachy Head (Biçi Het) savaşında ve (29 - Mayıs - 1692) Barfleur burnu savaşında rüzgâr kalınca 3 ambarlı büyük kalyonlarını filikalarının yedeğinde çektirdiği [1] gibi - savaş sahnesine çektirebilirdi. Maznun kaptanlardan biri öldü ve biri de kaçtı. İkisi beraet kazandı. Yedisinin askerlikten ilişiği kesildise de bunlardan öncü filonun ucundaki 3 geminin komutanı taarruz etmemek suretile fransız gemilerinin ingilizleri rüzgâr üstünden iki ateş arasına almalarına mâni olduklarından ötürü kral tarafından affedilerek yeniden vazifeye alındılar. Öteki suçluların zayıf bir tarzda hareketinin yani şiddetle taarruz etmeyişinin sebebi donanma komutanının maksadını anlıyamamış olmaları idi.

[1] Amiral Rittmeier, Deniz savaş tarihi cilt 1, sayfa 438 ve 451

Bundan ehemmiyetli dersler çıkarılabilir. Mahan : « Gerek burada gerekse başka fırsatlarda ingiliz komutanlarının gösterdiği liyakatsizlik, biraz da İngilterenin denizdeki üstünlüğünden tam istifade etmediğini anlatır. Bunların hepsini birden korkaklıktan dolayı yanlış hareket ettiğini kabul etmek doğru olmaz. Kabahat bunların fikren hazırlanmamış ve askerî kabiliyetlerinin eksik bulunmuş olmasındadır. Bunun bütün subaylara vereceği ders, savaş saatinin kendilerini hazırlıksız bulmaması ve şerefsizliğe götürmemesi için savaşta karşılaşılacak bütün durumları barışta iyi düşünerek hazırlanmaktır. Bu yolda harekete ihtimalki, bir kısım komutanların aksi bir âmir olan amirallarının fenalığını istemiş olması da tesir etmiştir. Bu vak'a âmirler tarafından madunlarına karşı muayyen bir samimiyet ve hüsnü niyetin tesirini göstermeğe iyi bir örnektir. Âmirlerin göstereceği bu samimiyet ve hüsnü niyet ihtimal ki askerî muvaffakıyetler için elzem değildir. Fakat bunlar lâzım olan unsurları canlandırarak yapılması mümkün olmıyanı mümkün kılar.» diyor.

Bence bunlara aşağıdaki noktaların da eklenmesi lâzımdır:

1 — Yüksek emir ve komuta mevkiinde bulunanların emrine verilecek madun komutanlar, başkomutanın sempatisi olan liyakatliler arasından seçilmelidir. Çünkü ingiliz Admiraltısı donanma komutanlığına tayin edilen « Mathews » in dilegini kabul ve söz vermiş olmasına rağmen beraber çalışacağı filo komutanı amiral « Lestoch » u değiştirmemiştir. Lestock ise donanma komutanının bu müracaatına rağmen değiştirilmeyip bu tarihten biraz sonra koramirallığa da yükselince yukarda da bildirdiğim gibi, donanma komutanına hürmetsizlik göstermeğe başlamış ve belki de komutanını mes'ul ettirmek için bu tarz da hareket etmiştir.

2 — Emir ve komuta mevkiinde bulunanlar arasında sempati olmasa bile memleket müdafaasında biribirlerine yardım etmeleri lâzımdır.

3 — Emir ve komuta mevkiinde bulunanların arasındaki geçimsizlik madunu partilere ayırır. İhtimalki bu savaş neticesinde cezalandırılan gemi komutanlarının bir kısmı fikren « Lestock » u iltizam edenlerdendir.

2 — Or - Amiral Byng (Bink)

1757 senesi Martının 14. günü İngilterenin Akdeniz kuvvetleri komutanı ve ingiliz bahriyesinin en kıdemli subayı Or - amiral (birinciferik amiral) Byng askerî mahkeme hükmile « Portsmouth » da bir hattıharp gemisinin kıçında kurşuna dizilmiştir. Bu kadar yüksek rütbeli bir deniz subayının müthiş surette cezalandırılması o vakitler çok göze çarpmıştı. Duruşma zabıtları basılmış ve hattâ fransız edibi « Voltaires » onun üzerine bir roman yazmıştı.

« Byng » in yaşadığı devir, « Mahan » a göre, ingiliz bahriyesinin en düşkün zamanıdır. Bu amiral « Toulon » savaşından sonra donanma komutanı « Mathews » i muhakeme eden hâkimler arasında bulunmuş ve o zamanki tesiri bir daha unutamamıştı. « Mathews » e verilen ceza ingiliz ulusunu kandırmamış (tatmin etmemiş) idi. Seferberlik kanununa şiddetli maddeler eklendi. Bunların en şiddetlisi olan 12. madde, bir savaş esnasında korkudan, ihmal ve tekâsülden veya fena maksattan dolayı gevşek davranan veyahut yapabileceğini sonuna kadar yapmıyanları ölüm cezasile korkutmakta idi. Bu madde ile askerî ruhun yükseltilmesi istenildise de sevk ve idare vasıflarından mes'uliyet almak haşşası, doğuştan eksik olan başkomutanların, buhranlı savaş durumlarının icaplarına göre değil, talimnamelere göre hareket etmek tehlikesini doğurdu. Yukarda bildirilen maddeye çarpan ilk ingiliz deniz subayı amiral Byng oldu. Nomal donanma vazifelerinde kabiliyetli bir gemici ve azimli bir mafevk olan bu amiral kendini sevdirerek hazarda yüksek mevkilere çıkmıştı. Kendisinin komutanlık vasıfları Fransa ile yapılan savaşta tecrübe edilecekti.

İspanyaya ait olan Minorka adası 1713 te yapılan « Utrecht » barışile ingilizlerin eline geçmiş olup bu adanın o vakitler ingiliz deniz kuvvetlerinin Akdenizdeki harekâtı için bu günkü Malta adası gibi sevkulceyşi ehemmiyeti vardı. Bu mühim deniz üssü senelerden beri ihmal edilmişti. Bu adanın pek mükemmel bir limanı olan « Port Mahon » un dar ağzına hâkim « St. Philip » (Sen Filip) tahkimatının bataryaları her nekadar kuvvetlise de personalı pek azdı. Uzun zamandır savaş tehlikesi olduğu ve 1755 senesi I. Teşrininde fransızların bu adaya karşı hazırlıkta bulundukları rivayeti duyulmuş olmasına rağmen, bu adanın ilbayı ile yüksek rütbeli subaylarının çoğu İngilterede izinli bulunuyordu. Akdenizde bulunmakta olan küçük ingiliz filosile bu filonun tamiri için Cebelüttarıkta bulunan tersane de bakımsız kalmıştı. Her taraftaki bu ihmal yüzündan bir fransız taarruzu ingilizlerin Akdenizdeki durumunu bozabilirdi. İşte İngiltere hükûmeti 1756 senesi başında bu halde iken, Minorka adasını almak üzere « Toulon » da kuvvetli bi kıt'anın hazırlanacağını öğrendi. Basiretsiz hükûmetinden esasen memnun olmıyan ingiliz ulusu Akdenizde işlerin yolunda gitmediğini biliyordu. İngilterenin Akdenizdeki durumunu kurtaracak büyük bir adama ihtiyacı vardı. Bu işe Or-amiral Byng seçildi. 1756 senesi Nisanında bu amiral 11 hattı harp gemilik bir donanmaya komutan tayin edilerek gayet acele Cebelüttarığa gitmek emrini aldı. Bu sırada Manş kanalında ve Biskay körfezinde 27 hattıharp gemisinden müteşekkil ayrı bir ingiliz kuvveti dolaşmakta ve muhtelif limanlarda 28 hattıharp gemisi yatmakta idi. Amiral « Byng » in hattıharp gemilerine « Port Mahon » a götürülmek üzere bir alay kara askeri yüklenmiş ve bunları gemilere yerleştirebilmek üzere de gemilerin personalından olan deniz askerinin bir kısmı İngilterede bıraktırılmıştı [1]. Byng 2 - mayısta Cebelüttarığa gelince, kuvvetli bir donanmanın himayesinde olarak 14000 kişilik bir fransız kolordusunun Minorkaya çıkarılmış olduğunu öğrendi. Bu ada bu kadar fazla insanı kısa bir müddat için bile besliyebilecek kabiliyette değildi. Bütün işler bu ada ile Fransa

[1] Amiral Rittmeier, Deniz savaş tarihi, II. cilt, sayfa 136

arasındaki 300 millik deniz yoluna hâkim olmaya bağlı idi. İngilizlerin yapacağı bir iş vardı: Hemen fransızların refakat eden donanmasına taarruz etmekti. Bu yenildikten sonra çıkarma kuvvetinin harekâtı suya düşecekti. «Byng» in taarruz kararı İngilterede sabırsızlıkla bekleniyordu.

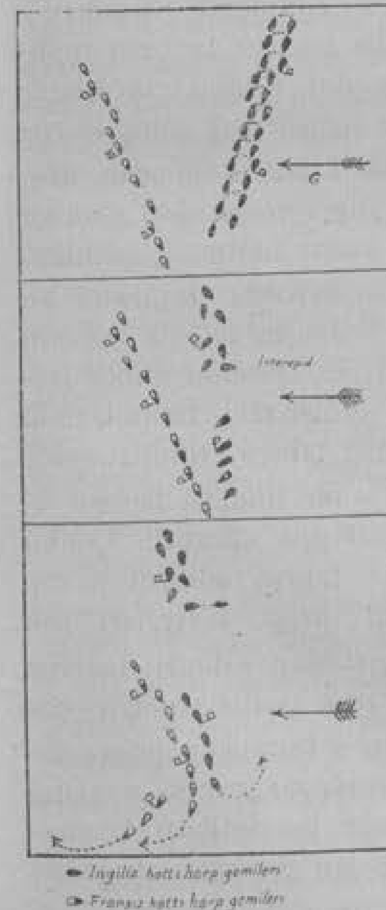
İngilizlerin Akdenizde bulunmakta olan 3 hattıharp gemilik bir tümeni de «Byng» in emrine girdi. Byng gemilerindeki eksik deniz askerinin yerine Cebelüttarıktan kara askeri almak istedise de esasen burada mevcudu az olduğundan istenildiği kadar verilemedi. Byng Minorkaya hareket ettiğini bildireceği yerde, gemilerdeki teçhizat ve mürettebatın eksikliğinden, Cebelüttarıktaki tersanenin kifayetsizliğinden ve takviye kıtaatının adaya çıkarılması esnasında uğranılacak zorluklardan bahseden şikâyet dolu bir rapor gönderdi. Bunlar, savaşı kazanamaması ihtimaline binaen önceden durumu kurtarmak üzere kararsız bir adamın tipik şikâyetleri idi. Savaşı kazanmamak ihtimali raporun sonunda açıkça bildirilmişti. Bu acı raporun İngilterede uyandırdığı hayret tasavvur edilebilir. Kral hiddetlenerek: «Bu adam hiç savaş yapmak istemiyor» diye bağırdığı gibi halk ve parlâmento da öyle düşünüyordu.

Minorka savaşı, 20 - Mayıs - 1756:

Donanma 8 - mayısta yola çıkarak 19 - mayısta gün ağarırken Minorkayı gördü, Sen Filip istihkâmında ingiliz bandırası dalgalanmakta olduğundan henüz ingilizlerin bir kaybı yoktu. Byng, bu istihkâmla işaret irtibatı tesis etmek üzere firkateynlerini gönderdise de bunlar fransız donanmasının yaklaştığını görünce geri çekildiler. Fransız donanma komutanı olan «la Gallissonière» ayın 17 sinde bir firkateyn vasıtasile düşmanın yaklaşmakta olduğunu öğrenmiş ve adaya yaklaşmıştı. Ayın 18 inden beri rüzgâr şimalden estiğinden, düşmanın rüzgâr üstü tarafını elde etmiş olmak üzere şehrin şimali şarki tarafında bulunuyordu. 13 hattıharp gemisinden mürekkep fransız donanmasının dolaştığı görülünce bunun korkulduğu kadar kuvvetli olmadığı anlaşılmış ve «Byng» in kendine güvenmesi artmıştı. İngiliz hattıharp gemilerindeki personal eksikliği o gün firkateynlerin personalından tamamlandı. 20 - mayıs sabahı

gün ağarırken hava puslu ve rüzgâr kalmıştı. Öğleye doğru gündoğuşundan hafif bir rüzgâr esmeğe başladı. Ortalık açılınca fransızların ingiliz donanmasile ada arasında kıble keşişleme rotasına seyrettiği görüldü. Pruvahattında seyretmekte olan ingiliz donanması iki filoya ayrılmış olup tümamiral West öndeki filoyu ve donanma komutanı olan amiral Byng de gerideki filoyu idare ediyor ve her ikisi de filolarının ortasındaki gemide bulunuyordu. İngiliç gemileri arasında yüz metre kadar aralık olup düşmana yaklaştıran bir rota üzerinbe seyrediliyordu. Fransızlar ıskotaları iskeleden kullanıp pruvahattında az yelkenle orsasına seyrederek düşmanın bocalayıp taarruz etmesini bekliyordu.

20 - Mayıs - 1756 Minorka savaşı



I. safha:
İngilizler evvelce ıskotaları sancaktan kullanarak orsasına seyrediyor ve sonradan bacadan tıramola etmekle 16 kertelik dönüş yapıyorlar.

II. safha:
İngiliz öncü filosu pupasına seyirle taarruza kalkıyor (İnterepid) sakatlanarak orsalıyor ve ikinci filonun nizamını bozuyor.

III. safha:
İngiliz öncü filosu fransız donanmasının ateşine uğrayor ve fransızlar rüzgâr altında yehiden bir savaş hattı yapmağa çalışıyor.

(Byng) ıskotaları sancaktan kullandırarak donanmasını orsasına seyrettirip düşmanın tam kemere hizasına getirdikten sonra bütün gemilerine bir ande dönüş yaptırdı (1. safha). Bu manevra ingiliz savaş talimnamesinin, mukabil rotaya seyre-den bir düşman donanmasına tesadüfte, yapılmasını emrettiği manevraya tamamen uygundu. İngilizler bu manevradan sonra düşmanın kemere hizasında ve rüzgârı ayni bordadan kullanarak düşman rotasına 30 - 40 derece meyil ile orsasına seyrediyordu. İki donanmanın uç gemileri birbirinden takriben 2 mil ve son gemileri de 4 mil kadar açıktı. (Byng), saat 14 te « Taarruz ediniz » işaretini verdiği zaman, 1744 senesindeki « Toulon » deniz savaşında olduğu gibi, evvelce çekilmiş olan « Savaş hattına giriniz » işareti henuz arya edilmemiş (indirilmemiş) bulunuyordu. Bu sırada ingiliz taarruz tarzının mahzuru bir defa daha tamamile meydana çıktı. Çünkü o tarihlerde bugün yapıldığı gibi hattın kerterizini değiştirmek suretile rotayı düşman rotasına muvazi yapmak bilinemediğinden düşmana meyilli bir rotadan taarruza geçiliyor ve gerideki gemiler düşmanın top menziline sokuluncıya kadar hattın uç gemileri uzun zaman düşmanın üstün ateşine uğrayordu. İngilizler bu taarruz usullerine bundan sonraki savaşlarda da devam etmişlerdir. Öncü filonun gemileri taarruz işaretini alınca laşkasına seyrederek fransız hattındaki mütenazır hasımlarının üzerine dikine gitmeğe başladılar. İngiliz tabiye talimnamesindeki bu taarruz tarzı kendi ateşinden - bir müddet hemen de tamamen - vazgeçirip düşmanın borda ateşine uğratırdı. Çünkü yelken gemilerinin topları bordalarına tabiye edilirdi ve top lumbarlarının küçüklüğünden topların dirisa zaviyeleri pek küçüktü. İngilizlerin uç gemileri bu şartlar altında taarruz ederken düşmanın 3 salvosuna uğrıyarak armalarından çok hasar aldılar. Hattaki altıncı gemi olan « İntrepid » pruva direğinin mayıstra serenini kaybettiğinden rüzgâr gemiyi orsalatıp aykırılattı. Bunun arkasından giden gemiler de hattı bozmamak için bu geminin sağından ve solundan geçerken ateşlerine engel oldu (2. safha).

Şimdi amiral (Byng) gerisindeki gemilere iyi bir örnek olmak üzere, boca alabanda dönüp düşmana saldırmalı idi. Amiral gemisinin komutanı kendisine « Hemen tam yelken yapıp laşkasına seyirle, ötekilere iyi bir örnek olmak üzere, yakın mesafe savaşına girişmeyi » teklif etti. Fakat (Byng), mesleği - nin ve hayatının dönüm noktası olan bu ande, amiral « Mathews » in divanıharp gününü ve kendisine şimdi tavsiye edilen manevrayı yapmış olduğundan dolayı bu meslek arkadaşının mahkûmiyetine yardım etmiş olduğunu hatırladı. İngiliz bahriyesinde tarihî ehemmiyet kazanan: « Hattımı tekrar düzeltmeden taarruz etmek caiz değildir. Aksi takdirde amiral « Mathews » i mahkûmiyete sevkeden suçu işlemiş olurum » cevabını verdi. O, sıkışmış olan öncü filo komutanı amiralı « Weste » sakatlanmamış filosile yardım edeceği yerde, önündeki gemiler ıyatta girinciye kadar yol kesmek üzere filosuna yelken azalttırdı. Bu sırada fransız hattının uç gemileri yakın mesafe savaşından sakınmak üzere açıldı. Fransız hattındaki diğer gemiler yelkenlerini arttırarak sakatlanmış ingiliz öncü filosunun önünden geçip onları ateş altına aldı. Bu esnada savaş hattına düzen vermeğe uğraşan (Byng), fransızların bu ateşine engel olamadı (3. safha).

Bundan sonra fransızlar boca alabanda tıramola ile ıskotaları sancağa kavanca etmiş ve yelkenlerini azaltarak rüzgâr altında aykırı rotada seyirle düşmanın yeniden taarruzunu beklemişti. Bu da o devirde fransız donanmasının sistematik müdafaa tabiyesi idi. Fransız amiralı böyle tabiye talimnamesinin em - rettiği tarzda müdafaaya çekileceği yerde ingiliz hattındaki kargaşalıktan ve düşman donanmasının ikiyi ayrılmış olmasından istifade etmek üzere, açılan gedikten düşman hattını yarıp ingiliz öncü filosunu rüzgâr üstünden doğru sararak iki ateş arasına almalı idi. Yelken devrinde 76 - 110 toplu kalyonların personalı bu gemilerin bir bordasındaki topları donatmağa yetiştiğinden bu devirde iki taraftan ateş altına alınan gemiler kendini lâyıkile müdafaa edemiyerek çabuk harap olurdu. Fransız donanması adaya çıkarmış olduğu kıtaatın ana vatanla olan muvasala yollarına ancak bu suretle tamamen egemen olurdu.

Hattın önündeki gemilerin sakatlığı yüzünden ingiliz donanması oldukça zayıflamış olduğu için ikinci bir taarruz yapılmadı. (Byng) adanın cenup kıyılarına çekildi. «La Gallissionnière» de onlara yaklaşmadı. 3 saat kadar süren bu savaşta fransızların kaybı:- 38 ölü, 184 yaralı ve bir gemi ağır sakatlanmıştı, ingilizlerin öndeki 7 gemisinden 45 kişi ölmüş, 162 kişi yaralanmış ve bu gemiler top ateşile pek hırpalanmıştı. Bu savaş her nekadar tabiyevi bakımdan kat'i neticesiz sayılırsa da sevkulceyşi muvaffakıyeti fransızlar kazanmıştı. İngiliz savaş kurulunda yüksek rütbeli 17 deniz ve kara subayı amirallarına hak vererek «Fransız donanmasına tekrar taarruz edilemiyeceğine, yeni bir savaş ta kaybedilirse Cebelüttarığın emniyeti ve Akdenizin tecimi bile tehlikeye gireceğine » karar verdi [1]. (Byng) bu yüzden - gemisinde bulunan ingiliz ilbayı bile adaya çıkarmadan - Cebelüttarığa dönmüş ve « Port Mahon » un muhasaradan kurtarılması da suya düşmüştü. Fransızlar düşman donanmasının takviye edilerek tekrar gelmesinden korktuğu için donanmaları « Port Mahon » düşünciye kadar adanın yakınlarında bulunarak burası düşünce kıtaatı acele yükleyip 18 temmuzda « Toulon » a döndü. « La Gallissionnière » in hareket tarzı Fransada beğenilerek büyük merasimle karşılandı ve mareşal (büyük amiral) olmak üzere iken öldü.

Amiral « Byng » in muhakemesi: Savaş hakkındaki havadisler Londraya evvelâ fransız kaynaklarından ve ingilizlerin tamamen mağlûbiyeti şeklinde geldi. Kamoy bu havadis üzerine galeyana geldi. Akdenizdeki ingiliz durumunun anahtarı olan Minorka düşmana bırakılmış ve kendileri kadar bile kuvvetli olmıyan bir düşmana karşı yapılan bir deniz savaşı gene fena sevk ve idare edilmişti. Krala ve parlâmentoya « Byng » in en ağır cezaya çarptırılmasına dair takrirler yağıyordu. Akdenize yeniden takviye kuvvetleri göndermiş olan hükûmet, amiral « Byng » in raporunu almadan kendisinin ve ikinci amiralının yerine yeni komutanlar göndermeye mecbur oldu. Değiştirilen donanma komutanı kendisini

[1] Amiral Rittmeier, deniz savaş tarihi, II. cilt, sahife 141

kat'iyen suçlu addetmiyordu. O, hapsedileceğini ve seferberlik kanununun ölüm cezasile tehdit eden XII. maddesi mucibince cezalandırılması istenildiğini « Portsmouth » a gelince öğrendi. Başlıca suçu, bütün kuvvetile taarruza geçeceği yerde savaş hattına düzen vermek üzere « İnterpid » in gerisinden giden gemilerin yelkenlerini azalttırması idi. Halbuki «Toulon» savaşından sonra amiral « Mathews » de savaşta hattına düzen vermeden düşmana taarruz ettiğinden ötürü cezalandırılmıştı. Bundan başka « Byng » in ikinci suçu da sakatlanan gemilerine zaruri tamiri yaptırdıktan sonra mahsur « Port Mahon » u desteklemek üzere her çareye baş vurarak Minorkada kalmamış olmasıdır. Halbuki bunu savaş kurulu imkânsız görmüştü.

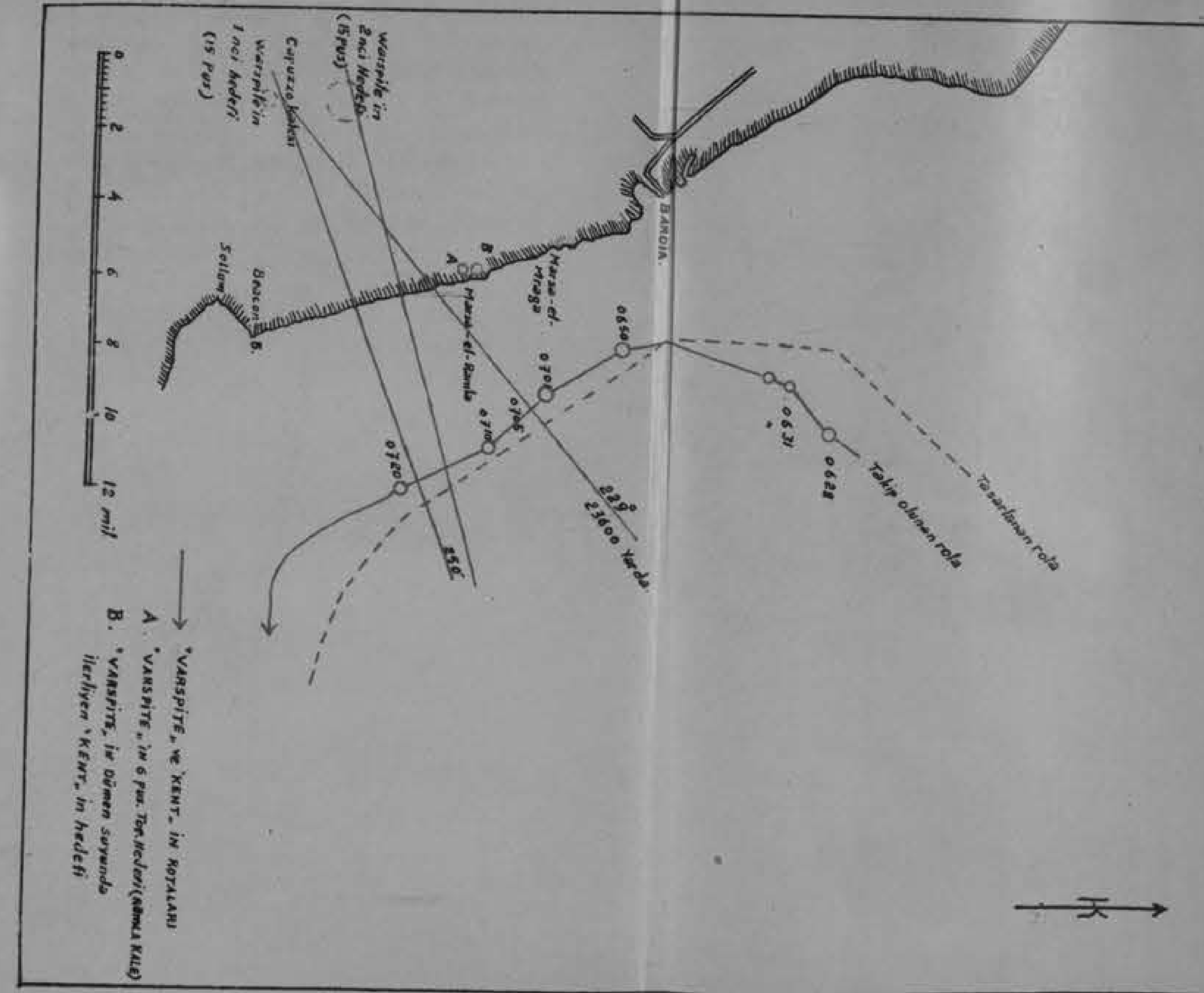
Bu arada minorka adasındaki ingiliz kıtaatının teslim olduğunu duymuş olan İngiliz ulusunun hiddeti o kadar taşmış idi ki, hükûmet mahpus amiralları haftalarca kıyıya çıkarmayı göze aldıramadı. Askerî mahkemenin lüzum gösterdiği şahitleri toplamak aylarca sürdü. Bu arada « Byng » in lehinde ve aleyhinde pek çok yazılar neşredildi. Hükûmet Akdeniz istasiyonunu evvelden ihmal etmiş olduğundan haklı tarizlere uğradığı için kabahati « Byng » e yüklemekteki enteresesi dolayısile ona sahabet için hiç bir şey yapmadı. Büyük şehirlerde amiralın resmi yakılıyor ve korkak amiral diye çıkarılan halk-türküsü revaç buluyordu.

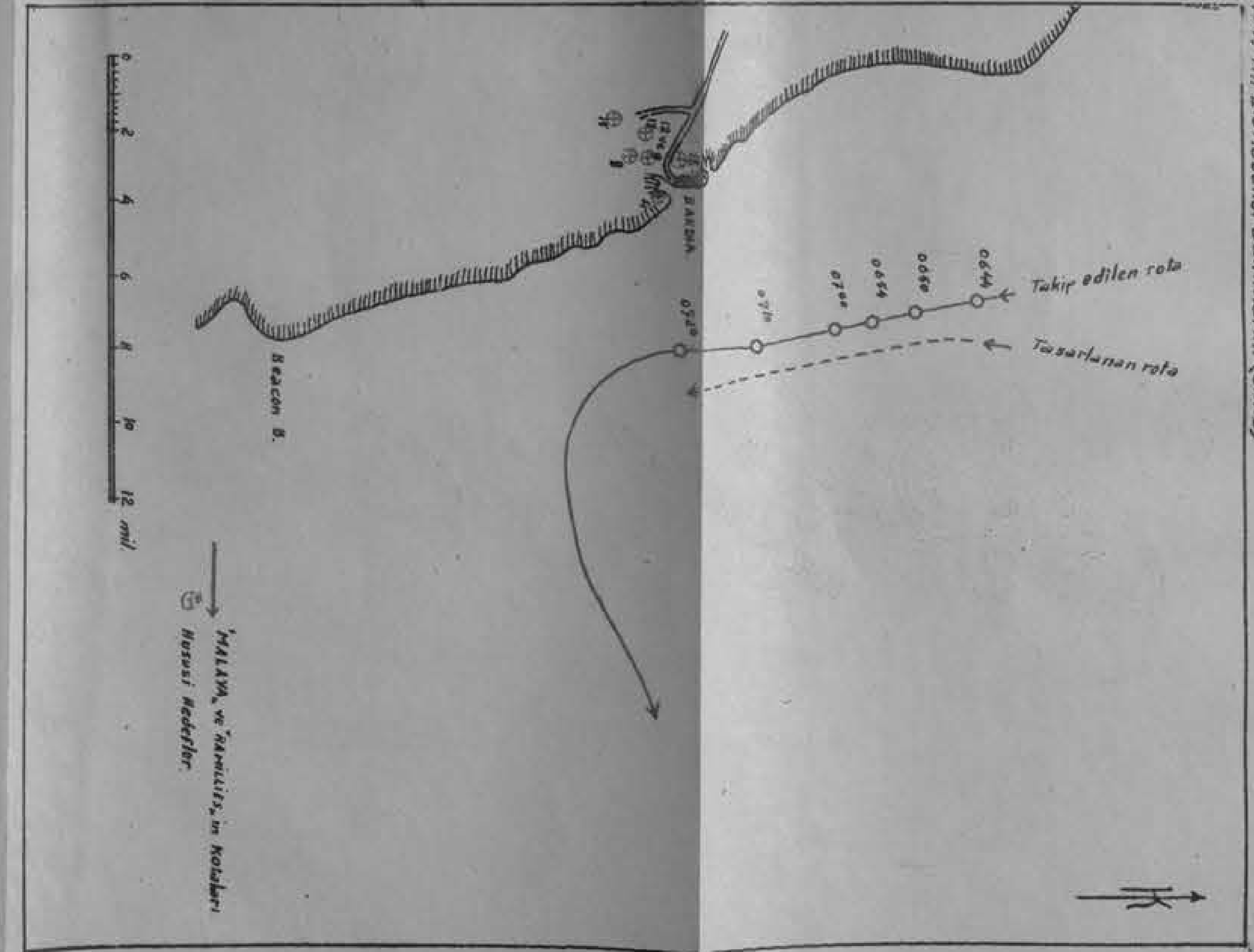
Bütün İngiltere 28 - I. Kânunda « Portsmouth » ta başlamış olan askerî mahkemenin hükmünü bekliyordu. Muhakeme tamam 3 hafta sürdü. Şahitlerden bir çoğu amiralın lehinde söyledi. Şahsi cesareti hakkında hiç bir münakaşa edilmedi. Minorka adasından ayrılmak suçu tâli addedildi. Mahkeme en ziyade savaştaki tabiyevi hareket tarzına ehemmiyet veriyordu. Öncü filodaki gemi komutanları, savaşta « Byng » in yardım etmediğini görünce kendilerini nasıl müşkül durumda bırakılmış hissettiklerini anlattılar. (Byng), müdafaasında : « Kendisi talimnameye tamamen uygun yani doğru hareket ettiğini ancak bir düşünce hatası yapmış olabileceğini, kendisine kat'iyen ihmal ve tekâsül atfedilemiyeceğini ve ölüm cezasile tehdit

eden XII. maddenin mevzuubahs olamıyacağını » söyledi. Bundan başka savaş kurulunun da savaştan sonraki hare - ket tarzını ittifakla tasvip ettiğini bildirdi. Mahkeme gayet uzun olan hükmünü tamam 5 günde verdi. Maznunun iki suçu vardı. Birincisi, Minorka adasındaki kıtaata yardım için yapabileceğini sonuna kadar yapmamıştı. İkincisi, savaşta da vazifesinde tekâsül göstermişti. Birinci suçu seferberlik kanununun maddelerine temas etmemektedir. Mahkeme kendisini ikinci suçundan mahkûm etti. Bu suç XII. maddeye tatbik edilerek ölüm cezası verildi. Lâkin amiral, savaşta şahsen cesurane hareket ettiğinden ötürü hâkimler müttefiken bu hükmün affını reca ettiler. (Byng) ile dostları daha hafif bir hüküm beklemekte olduklarından buna şaşırdılar. Bir kaç hasmından başka kimse onun hâkikaten ölümünü istemiyordu. Her nekadar bir çok taraflardan krala af dilekleri geldi ise de hükmün hafifletilmesini bile reddettiğinden hüküm tatbik edildi.

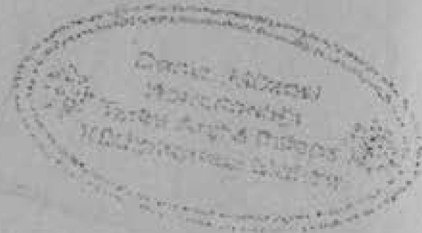
« Byng » cesaretli, denizde ve vazifesinde tecrübeli bir asker ise de yüksek bir komutan değildi. Şavaş hakkındaki ra - poruna bir çok mazeretler yazılmış olup nefsine pek az itimadı olduğunu göstermekte idi. Gerek muhakemesi esnasında gerek se ölüme giderken metin ve erkekçe davrandı. 17 - Mart - 1757 tarihinde « Spithead » de « Monarch » hattıharp gemisinin kıç güvertesinde kurşuna dizildi.

« Byng » in akıbeti, ingiliz amirallarının buhranlı zamanlardaki durumunu fenalaştırmıştır. Amiral « Mathews » sa - vaşta tabiye talimnamesine uygun hareket etmediğinden, amiral (Byng) ise - bunun aksine olarak - tabiye talimnamesinin metnine sadık kalarak tabiyevi icaplara uygun harekat etmediğinden cezalandırılmıştı. Bu hükümler İngiliz tabiye talimnamesinin sarih yazılmadığına ve o zamanki ingiliz komutanlarının talimnamelerin mefhumuna değil kelimelerin manasına bağlı kaldığına delâlet eder. İşte bu iki hükmün korkusundan ingiliz deniz komutanları tabiye talimnamesine körü körüne bağlı kalmış ve ancak 40 sene sonra amiral « Nelson » (Nelsın), Sen Vensan'da savaşın icabına göre





eden
Bunc
ket t
uzun
suçu
yapat
vazife
nunur
ikinci
edilere
cesura
hükmı
hükün
mında-
Her r
de hül
edildi.
« B
ise de
poruna
olduğu
se ölün
tarihinc
güverte
« B
lardaki
vaşta
amiral
nin me
etmediği
talimnar
mutanla
manasın
korkusur
körü kö
« Nelson » (Nelsin). Sen Vensan'da savaşın icabına göre



kendiliğinden hattan çıkarak muvaffakıyeti kazandırmış ve mahkeme hükümlerinin tesirini izale etmiştir. Sen Vensan savaşında donanma kurmay başkanı olan « Calder » donanma komutanı olan amiral « Jervis » ile savaştan sonra münakaşa ederken başkan, « Nelson » un talimnamelere karşı hatalı hareket ettiğini » söylemişti. Buna karşı donanma komutanı da, « Evet hatalı olduğu muhakkaktır, lâkin siz de böyle bir hata yaparsanız, bu gün Nelsonu affettiğim gibi sizi de affederim» demiştir.

Çeviren : NECDET

Destroyerlerin büyümesi

Son zamanlarda, deniz kuvvetlerinin inkışafı üzerinde bir çok fikirler ortaya atılmaktadır. Bunlar arasında, « Mr. Pratt » ın güttüğü fikirler etüde değer bir mahiyettedir. Mumaileyh tarafından ortaya konulan düşünceler o kadar çok ve yerindedir ki, bunlar üzerinde herhangi bir kritik yapmakta mütereddit kalınıyor. Bununla beraber, « denizaltı gemilerine karşı muhafız gemiler » hakkındaki görüşleri kritik edilebilir. Bilhassa, tecim filoları için ideal muhafaza gemileri olarak, şalope veya aviso'ların kullanılması yolundaki müdafaaları, münakaşaya açıktır.

Savaş tecrübeleri göstermiştir ki, bir tecim filosunun denizaltı gemilerine karşı muhafaza edecek gemilerin sürati, icabında tecim gemilerinin süratinden % 20 - 25 fazla olabilmelidir. Şimdiki şalopeler ise ancak tecim gemilerinin en yavaşları ile birlikte seyredebilirler. Müsellâh bir gemiyi faaliyetten düşürecek derecede kuvvetli bir batarya, çok daha fazla bir deplasman istilzam ettiği gibi, şalopeler (zırh eksikliği dolayısile bir kruvazörle çarpışmada) çabuk işe yaramıyacak hale gelirler. Tamamen zırhsız hiç bir gemi, kendisi gibi zırhsız gemilerden başka gemilerle, top mücadelesine dayanamaz. Büyük savaş esnasında, beher tecim filosu ile birlikte, düşman denizüstü gemilerine karşı koruyucu olarak bir kruvazör veya eski bir saffıharp gemisi gönderiliyordu. Tecim filolarının, düşman top ateşlerine karşı müdafaası için zırhlı savaş gemilerine bağlanmakta devam etmiyerek, muhrip, denizaltı gemisi veya uçaklara karşı kullanılmak üzere yalnız daha ufak « anti - submarine » gemilerle mi iktifa etmelidir?

« Mr. Pratt » ın, bir muhafaza gemisinde torpil teçhizatının lüzumsuzluğu kanaati de sorguya değer bir mahiyettedir.

Muhafaza kruvazörü için, yardımsız olarak dayanılmıyacak çok üstün bir hücum kuvvetile çorpışma halinde, hafif - submarine gemisi, hücum kuvvetlerile tecim filosu arasını sisleyebilmeli ve sis dahiline girmeye teşebbüs eden muhacimleri torpilleyebilmelidir. Az görünür durumda iken denizaltı gemilerinin kısa menzil temaslarında, muhripler tarafından torpillenebildiğine dair hiç bir misal zikredilemez. Fakat bu, belki de, torpillerin diğer herhangi bir silâhtan daha kusurlu kullanılmasından ileri gelmiştir. Güverte tüpleri içindeki birkaç torpil çok fazla bir yükü mucip olmayacağından, anti - submarine gemilere mutedil bir torpil teçhizatı ilâve etmek lâzımgelmez mi?

Sonra, « az derin sularda, denizaltı gemilerine karşı donanmanın müdafaası için büyük motorbotların kâfi geldiği ve derin denizlerde de, modern bir donanmanın, iyi teçhiz edilmiş uçak elemanlarile kendisini denizaltı gemilerinden koruyabileceği » ileri sürülüyor. Halbuki, az derin sularda, kısa dalgalı denizlere sık sık tesadüf edilir ki, bu durumda geniş bir motorbot az bir sürat yapabilir. (Donanma, limanı terketmek için her vakit havasını seçmekte muhtar kalamıyacağından dolayı, anti - submarine bir geminin teknesi, en fena bir havada da seyir edebilecek derecede geniş yapılmaktadır.) Donanma uçakları, uçmaya müsait havalarda, denizaltı gemilerine karşı her nekadar kullanılabiliyorsa da, az görünür durumda iken bunlara karşı korunmakta pek faide vermez. Bundan başka, bir donanma savaşında uçaklar denizaltı gemilerinden ziyade düşmanın denizüstü gemilerine karşı daha istifadeli olarak kullanılabilir. Şu halde donanmanın her zaman için anti - submarine gemileri bulunmalı mıdır?

Hulâsa, gerek donanma gerekse tecim gemilerile birlikte kullanmak üzere hususî muhafaza gemilerine ihtiyacımız yokmudur? Böyle gemilerin 22 ile 25 mili bahri arasında sürati olması ve Diesel motorlarile mücehhez bulunması lâzımdır. Silâhları arasında 3 veya 4 adet oniki buçukluk (5 inch) toplarla birçok seri ateşli makineliler, güverte tüplerinde taşınan birkaç torpito veya topları bulunmalıdır. Bu, daha geniş ve daha iri bir gözetleme gemisi ve kendi süratine pek yakın süratte vasat büyüklükteki savaş gemilerini tepeleyebilecektir.

Bazı kimseler muhriplerin torpitobot olarak kullanılmasını doğru bulmuyorlar. « Çünkü çektiği su çok fazla, hacmi çok büyük, borda sathı çok ve görülmesi çok kolaydır ». Torpito gemisinin donanmaya her havada refakat edebilmesi ve savaşın yapıldığı herhangi bir havada hücum yapmağa müsait olmasını istediğimiz takdirde, hacım ve borda sathını büyütmemiz lâzımdır.

Büyük savaştan beri bazı donanmalar, fazla kabiliAet gösterecek, kâfi miktarda geniş muhripler inşa etmişlerdir.

Modern bir muhribin, top ateşine arzettiği hedefin hacmı her ne kadar büyük ise de bu hal çok mühim bir mâni teşkil etmez.

Jutland savaşında muhripler büyük bir hedef gösterdikleri halde bunlara isabet pek az olmuştur. Topçuluk fenninde o zamandan beri her ne kadar bir çok ıslâhat yapılmışsa da, en iyi topçuluk, sis perdesi arkasında bulunan muhriplere az tesir edebilir. Donanma uçakçılığının inkişafı, sis kullanılmasını daha kolayca mümkün kılmıştır.

Rus - Japon savaşında torpito hücumlarının pek nahoş neticeler verdiği doğru ise de o zaman kullanılan torpillerin menzili pek kısa ve pek hatalı idi. O zamanki torpillerle şimdikiler arasında 1900 senesinin « atsız arabasile » 1935 in otomobili arasındaki kadar çok fark vardır.

Jutland savaşında ingiliz muhriplerinin muvaffakıyetsizliği, bir çok sebeplere hamlolunabilir. Evvelâ, onların talim terbiye ve kullanış tarzları hatalı idi. Muhripler, sırf tedafüi bir role tahsis edilmiş ve savaşı müteakıp gecede almanlarla tesadüfi bir çarpışmağa hazırlanmamışlardı. Diğer taraftan, ingilizler, alman savaş gemilerini görmeden evvel kendi muhriplerini almanlara göstermiş bulunuyorlardı. Halbuki normal durumda bu hal aksi olmalıdır. Nihayet, amiral Jellicoe kabul ediyor ki almanlar gece savaşı için ingilizlerden daha iyi hazırlanmışlardı.

Gece savaşlarındaki zayiatın mukayesesi tamamen açıktır. Black Prince, bir muhrip hücumuna istinat etmiş olsa idi, zayi olmıyacaktı. Gündüz çarpışmasında ayrı düştü ve geceleyin

alman olarak alman savaş gemilerinin içine girdi. Bu durum altında herhangi bir geminin batması tabiidir. İngiliz zayiatından Black Prince'i çıkarır ve yalnız muhrip çarpışmalarından ileri gelen zayiatı nazarı itibare alırsak görürüz ki, ancak yedi muhribin fiatı, eski bir safı harp gemisine veya iki hafif kruvazöre muadildir.

Eğer o unutulmaz gecede, ingilizler alman donanmasını daha evvel görmüş olsa idi ve ingiliz muhripleri iyi talim terbiye görmüş ve yerinde kullanılmış bulunsa idi, şimdi bütün donanmalar, geceleyin muhrip hücumları nasıl kırılabilir, meselesi üzerinde ciddi olarak çalışacaklardı.

Mr. Pratt, Jutland da, gündüz hücumlarında kullanılan muhriplerin faidesini, göze çarpan taktik (tabiyevi) neticelerin verdiği maddi zararlardan ziyade manevi tesirlerine münhasır bırakıyor. Diğer taraftan, « büyük gemiler, torpil hücumlarından geri dönmemiş olsalardı belki daha fazla mutazarrır olacaklardı » yanlış mütaleasında bulunuyor.

Savaş şimdi olup bittiği için, muhriplerin oynadığı mühim rolü inkâra lüzum yoktur. Beatty'nin cenuba doğru akınındaki ilk hücumda Hipper'in mecburi geriye dönüşü, Beatty'nin fena duruma düşmesine mâni olmuştur.

Esas çapışma esnasında alman muhriplerinin, yaptığı sis perdeleri ve attığı bir kaç torpil, Scheer'in iki mütemayiz tabiye durumundan kurtulmasına sebep olmuştur ki, her iki halde de ezici bir felâketin vukuu korkusu vardı. Alınan neticelerin yüksek intibalar bırakmış olmasına rağmen, her iki tarafta da muhriplerin zayıf olarak organize edildikleri görülüyor. Şimdiki halde, herhangi bir hücuma yalnız ufak bir kısım muhrip iştirak etmektedir. Muhrip süvarilerinin şahsi gayretlerine rağmen gerek yüksek komuta ve gerekse alınan neticelerde ıslaha lüzum gösterir

Bir torpitobot filosunun, muhripler tarafından yapılan işlerin hepsini görebileceği noktasında münakaşa edilemez. Fakat, azami netice almak için torpillerin, Jutland'da kullanıldığından daha çok miktarda kullanılması lâzımdır. İdeal kombinezon olarak, mücadele esnasında muhriplerle ve mücadeleden gayrı

zamanlarda torpitobotlarla müşterek hücum etmektir. Torpitobotlar genel olarak muhriplerden çok evvel mücadeleye tutuştuğundan, bunların her iki halde de müşterek hücuma iştirak edecek miktarda bulunabilecekleri şüphelidir.

Nihayet, biz hava kuvvetlerinin kullanılması aleyhinde bulunmak niyetinde değiliz, yalnız bunların kullanılmasile açılan imkânların, muhriplerle teşriki mesai ederek, daha ziyade kuvvetlendirilmesi taraftarıyız.

Hulâsa edelim:

Anti - submarine gemiler donanmaya her zaman için lâzım değil midir? eğer böyle ise, ve tecim gemilerinin yüksek süratleri bakımından, anti - submarine olarak şalopeden daha iyi; ıslah edilmiş bir muhafız gemisinin kullanılması icap etmez mi? Muhripleri, deplasman ve borda satıhları dolayısile kritik ederken, unutulmıyormı ki, bu vasıflar, mutedil bir denizde hücum sürati yapmağa muktedir ve kâfi derecede zırhlı herhangi bir gemi için şarttır? torpil kullanmakla azamî netice almak için, hücumların gerek muhrip ve gerekse torpitobotlarla müşterek yapılmasını icap ettirmez mi?

İngilizce « A brief guide to battle fields of Port - Arthur » ismindeki kitaptan.

Çeviren: Dz. Bnb. HULÛSİ

Port Arthur savaş sahneleri hakkında bir tarihçe

Port Arthur ziyaretçilerinden, aşağıda zikredildiği veçhile fotoğraf alma ile münasebeti olan müstahkem mevki nizamnamesini gözden geçirmeleri istenir. Bu nizamnameden maksat müstahkem mevki hakkındaki ziyaret düşüncelerini bertaraf etmek içindir.

1 — Müstahkem mevki bölgesinde müstahkem mevki komutanlığının müsaadesi olmadıkça kara, deniz ve müstahkem mevkiin tahkimat eşkâlinin fotoğrafları alınamaz. Bugibi müsaade istenildiği takdirde verilir.

2 — Müsaade istihsal eden bir kimsenin fotoğrafile birlikte bir vesikayı hâmil olması ve talep vukuunda bunları göstermesi icap eder.

3 — Tekmil negatifler ve kopyalar, fotoğraf alındıktan sonra onbeş gün içinde teftiş için müstahkem mevki komutanlığına ulaştırılmış olmalıdır.

4 — Müstahkem mevki bölgesinin 1 numaralı kısmında OGONDAİ « Deniz kenarı tenezzüh mahalli » denilen yerin fotoğrafının alınması müsaadeye bakılmaksızın kat'iyyen yasak edilmiştir.

5 — Aşağıdaki yerlerin fotoğrafları müsaadesiz olarak alınabilir: -

2 Numaralı istihkâm (Tung - chi - kuan - shan şimal istihkâmı)

3 Numaralı tahkimat (Sung - shu - shan)

Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi)

Bodai bataryası

6 — Ceza mahkemesinin kararlarına göre nizamnameye aykırı herhangi bir hareket için ceza verilir.

Başlangıç

Port Arthur muhasarası bütün Rusya ve Japonyada çok şümullü bir vak'a olarak kabul edilmiş ve bütün acunun dikkat nazarını çekmiştir; çünkü Port Arthurun sukutu bilfiil muhasamatın sonu demek idi.

Asıl yapılacak iş harbin uzamasını kısaltmak ve ele geçirilmesi behemehal icap eden başlıca istihkâmları zaptetmektir.

Bağlı haritada gösterilen istihkâmların isim ve yerleri rus ve japonların ingilizceye uyan lehçesile yazılmışlardır.

Kitaba dercedilen savaş resimleri hakiki savaş sahneleridir ve alâkadar makamların müsaadesile neşredilmişlerdir.

Bu küçük kitap okuyuculara hakikî bir muhasara fikri verebilirse, bu muhasaradan maksadın ne olduğu kolayca anlaşılmış olur.

Port Arthur, Nisan, T. Tamaki

İçindekilerin izahı

İstihkâmlar başlıca, daimî ve büyük mikyasta ve çok kuvvetli olarak yapılmış kalelerdir.

Tahkimat, istihkâmlar arasındaki aralıklarda mevcut yardımcı siperlerdir, fakat okadar kuvvetli değildirler.

Tabyalar ve aytabyalar, buralarda piyade siperlerine yakın bataryalar vardı, bu toplar istihkâmları kuvvetlendirmek içindi. Bu yardımcı siperler daimî ve yarı daimî tahkimata ilâveten yapılmışlardır.

Açık top ve makinalıtüfek mevzileri, istihkâmları destekleme hususunda yapılan açık piyade işleridir.

Top mevzileri, derin hendeklerin dibindeki duvar inşaatıdır. Bu duvarlar hendekleri müdafaa hususunda yapılmışlardır.

Haritada ismi geçen başlıca yerlerin listesi

Doğu Kuzeyi cephesinde

Rusça isimler	Japonca isimler
1 numaralı istihkâm (başlıca ve daimî)	Güney istihkâmı (Pai - yin - shan)
1 numaralı tahkimat	Geri » (Pai - yin - shan)
2 » » (başlıca ve daimî)	Güney » (Tung-chi - kuan-shan)
« A » bataryası (daimî ve açık)	Pai - yin - shan bataryası
« B » » (» » »)	Tung - chi kuan - shan bataryası
1 numaralı açık top mevzii (daimî ve açık)	Yeni istihkâm Pai - ying - shan

Kuzey cephesinde

2 numaralı istihkâm (başlıca ve daimî)	Kuzey istihkâmı Tung - chi - kuan -shan
3 » » (» » »)	Erh - lung - shan istihkâmı
3 » tahkimat	Sun - shu - shan »
2 » açık mevzi (muvakkat ve açık)	Ichinohe »
3 » » » (» » »)	Kuzey Pun - lung - shan - istihkâmı
1 » tabya (» » »)	Doğu » » » »
2 » » (» » »)	Batı » » » »
Su ikmal tabyası (» » »)	Lung - yen kuzey tepesi, yahut Ko - ropatkin istihkâmı
Kilise ay tabyası (» » »)	Shui - shi - yin güney tepesi

Batı cephesinde

4 numaralı istihkâm (başlıca ve daimî)	I - Tzu - shan istihkâmı
5 » » (» » »)	Ta - yan - ko tahkimatı
4 » tahkimat	Ta - an - zu - shan »
5 » » (» » »)	Ya - hu - tzui »
« C » bataryası (muvakkat ve açık)	Shao - an - tzu - shan bataryası
« D » » (» » »	Ta - yan - ko »


WAR MAP OF PORT-ARTHUR
(SHOWING THE FORTRESS & BATTLE-FIELDS)
LOUISA BAY
PIGEON BAY
Angle Hill
Long Hill
Flat Hill
203M Hill
FORT NO.IV
FORT NO.V
Second General Attack
Third General Attack
Capitulation (Jan 1 1905)
Fortification No.5
Temple Redoubt
NEWTOWN
OLDTOWN
No.3 Redoubt
FORT NO.VI (Not Constructed)
NOTES
OPEN CAPONIER

İçindekiler

Port Arthurun tarihçesi

Mühim mevkiler şehrin yakinindedirler. Şehrin etrafında pek çok savaş alanları vardır. Aşağıda isimleri geçen mevkiler mühim mevkilerdir: -

2 Numaralı istihkâm (Tung - chi - kuan - shan kuzey istihkâmı)

3 Numaralı istihkâm (Erh - lung - shan)

3 Numaralı tahkimat

Batı cephesinde:

203 metre rakımlı tepe (High Hill - Yüksek tepe)

Quail Hill (Bıldırcın Tepesi): Bu tepeye Tower Hill (Kule tepesi) denip Port Arthurun ortasında kâindir. Burası çok cazip bir manzaraya malik ve istihkâm etrafındaki bütün araziye egemendir. Tepenin zirvesinde muhasara savaşında canlarını feda eden 22,000 japon erinin isimlerinin anılması için bir kilise bina edilmiştir.

Kilisenin önünde 230,000 Yen sarfile 1909 senesinde yapılan bir anıt vardır. Bu anıtın yüksekliği 218 kadem olup tepesi 203 metre rakımlı tepenin irtifaile ayni seviyededir.

Muhasamatın ilânında bu tepe henüz tahkim edilmemişti. Fakat altı ay sonra Bayan zırhlısından çıkarılan ve 26 kişi tarafından müdafaa edilen 2 tane 15 s/m. lik top ve bir ışıldak ile teçhiz edilmişti.

Savaş yadigârları müzesi: Bu müze Port Arthurun doğu nihayetinde kâindir ve pazartesi günleri müstesna olmak üzere hergün saat dokuzdan onaltıya kadar 10 Sen ücret mukabilinde herkese açıktır. Müze savaş esnasında muhasara edenlerle edilenler tarafından kullanılan gayet cazip bir silâh kolleksiyonile diğer nevi savaş malzemelerini ihtiva eder. Çok istifadeli olan savaş fotoğrafları müzede halka gösterilir. Muhasamattan evvel veyahut sonraki başlıca istihkâmların hakiki durum ve şartlarını gösteren modeller dikkat nazarını calip ve ziyaretçilerin istifadelerini muciptir.

Müze dahilinde bulunan eşyanın kopya ve fotoğraflarını almak kat'iyyen yasak edilmiştir.



Bu resim, yakininde bulunan Takushan tepesi ile birlikte sukut ettikten sonra Tung. Chi - Kuan - Shan istihkâmının tekmil manzarasını gösteren ve Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) inden alınan resimdir.

İstihkâmın karşısındaki tepede bulunan siyah noktalar japonların 11 pusluk (28 s/m. lik) top mermilerinin düştüğü yerlerdir.

Muhasaranın genel görünüşleri

Port Arthurun kara müdafaasının plânına göre ruslar Kara cephesinde doğudan batıya doğru tertip edilen ve içinde 1 - 6 numara ile gösterilen altı esas ve daimi istihkâm yapmak tasavvurunda idiler. Savaşın ilânında 1 - 4 te kadar olan istihkâmlar hemen bitirilmiş, 5 numaralı istihkâm inşa halinde ve 6 numaralı istihkâma da henüz başlanmamıştı.

İstihkâmların arasında yardımcı yerine kaim olmak üzere ve içinde 1 - 5 numara ile gösterilen ve doğudan batıya doğru beş tahkimat mevcuttu. Bu tahkimatın çok kısmı bitirilmiş, fakat muhasamat başladığı zaman henüz teçhiz edilmemişti.

Müstahkem mevki jeneral Stössel'in komutası altında 47.000 kişiden mürekkep bir garnizon tarafından elde tutulmakta idi. Uzak şark sularında kendi egemenliğile öğünen rus Okyanus filosu limanda yatmakta idi. Binaenaleyh Port Arthur «zaptolunmaz bir sığınak» ismini almıştı.

Japon filosu rus gemilerinin limandan çıkmalarına mâni olmak üzere methali kapamak için çalışmıştı, fakat netice o kadar iyi olmadı.

Bir kere 1904 mayısında Chin - Chou'yu elimize geçirdik, ve kuşatma çemberi üzerinde bizzat yerleşmeğe başladık. Temmuz nihayetinde Port Arthur kara cihetinden tamamile muhasara edilmişti ve muhasara edilenlerin esas müdafaa hattına genel bir taarruz için hazırlanıyorduk.

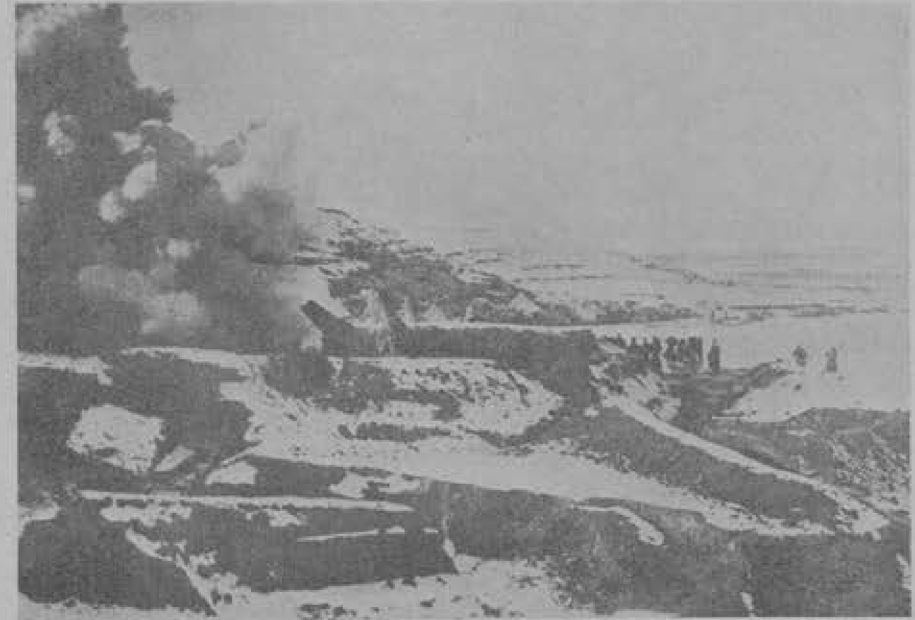
Müstahkem mevkie karşı üç defa muvaffakıyetsiz genel taarruzlar yaptık; bu taarruzların birincisi 19 : 24 ağustos, ikincisi 26 : 31 - I. Teşrinde ve üçüncüsü de 26 - II. Teşrinde 6 - I. Kânunda yapıldı. Taarruz çok kanlı oldu, fakat bundaki muvaffakıyetimiz de pek azdı.

Tam zamanında bir cephe taarruzu yaptık ve 203 metre rakımlı tepeyi almak için her türlü gayret ve fedakârlığı yaptık; bu tepenin zirvesi limanda bulunan rus donanmasına egemen idi. elimize geçmiş olsaydı tekmil savaşın en canlı vak'ası bu tepe için olan savaş olacaktı Velhasıl 6 - I. Kânunda bu tepe zaptedildi. 203 metre rakımlı tepenin kaybedilmesi rus Okyanus filosuna son bir darbe oldu. Bu vak'adan sonra jeneral Stössel'in Por Arthurun teslimi hakkındaki düşüncesi olgunlaştı. Çünkü her ne bahasına olursa olsun tepeyi elde etmek istemiştik.

Kaleyi muhasara edenler asıl kuvveti doğu kuzeyi cephesine tevcih ettiler ve infilaklar vasıtasile daimi istihkâmları elde etmek usulünü takip eylediler. Jeneral Stössel bunun üzerine kalenin uzun müddet müdafaasını imkânsız gördü ve 1905 senesi II. Kânunun ikinci günü Port Arthur kalesini japonlara teslim eyledi.

155 günlük bir muhasaradan sonra «zaptı kabil olmıyan sığınak» denilen burası elimize geçti. Port Arthurun zaptı demek bilfiil savaşın nihayet bulması demekti.

Jeneral Noji'nin komutasında bulunan japon muhasara ordusunun miktarı kabataslak 130,000 kişiden ibaret olup bu sayının 16.000 i muhasara esnasında ölmüş ve 45.000 i yaralanmıştı. Buna mukabil rus zayiatı 7,500 ölü ve 20,500 yaralı ve hastaya varmıştı.



Bu resim japonların 11 pusluk (28 s/m. lik) muhasara havan toplarile yaptıkları bombardımanı gösterir.

İkinci genel taarruz inkişaf etmeden hemen biraz evvel 12 adet 11 pusluk top taarruz cephesine yerleştirilmişti. Bunlardan sekizi doğu kuzeyi ve dördü batı cihetinde bulunuyordu.

İlk genel taarruz

(1904 senesi 19 - 24 ağustosa kadar)

Rusların Baltık filosunun uzak şarka hareket etmek üzere limanı terkeylediği şayiaları dillerde dolaşmağa başlayınca, bu keyfiyet Japonyada çok büyük bir tehlike olarak telâkki edildi. Bu sebepten Baltık filosunun uzak şark sularına vâsıl olmazdan evvel Port Arthur müstahkem mevkiinin zaptı kat'i bir ehemmiyeti haizdi, aksi takdirde denizdeki mevkiimiz son derece sarsılmış olacaktı.

19 - ağustosta bütün kuvvetimizle doğu kuzeyi cephesinde ikinci genel bir taarruz yaptık. Muhasara edilenler bizim hücumumuza karşı muannidane mukavemet gösteriyorlardı, Bizler her nekadar kanlı ve çetin taarruzlar yapıyorsak ta, bu istihkâmlardan herhangi birini elde etmeğe muvaffak olamıyorduk; yalnız insan cihetinden büyük zayiata duçar olmamıza mukabil tâli derecede bulunan 1 ve 2 numaralı tabyaları elde etmiş bulunuyorduk.

24 - ağustos saat 13 te Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) ne hücum ettik ve bir an için bu tepenin zirvesini ele geçirdik, fakat bu tepeyi müdafaa eden garnizon erleri tarafından geri atıldık. İlk taarruz böylece sona erdi.

Bu taarruzdaki zayiatımız 15,000 ölü ve yaralı olup buna mukabil rusların zayiatı 1,500 idi.

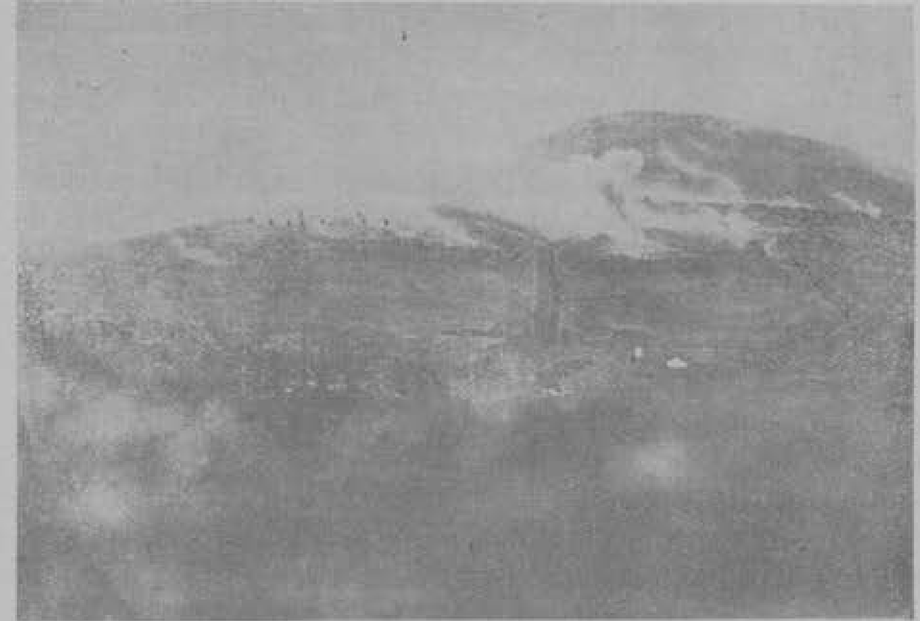
İkinci genel taarruz

(1904 senesi 26 - 31 Birinciteşrine kadar)

İlk genel taarruz muvaffakıyetsizlikle sonuçlandıktan sonra muntazam muhasara ve hücum tabiyeleri mezc edilerek doğu kuzeyi cephesindeki başlıca istihkâmlar üzerine başka bir genel taarruz yapılmasına karar verildi. Muhasara ordusu kıt'aları toprak kazarak istihkâmların mukabil manialarına iyice yaklaşıldı. Diğer cihetten 11 pusluk havanlar muhasara toplarını tamamlamak üzere taarruz cephesine yerleştirildi İkinci genel taarruz birinci teşrinin 26 sında başladı ve altı gün sürdü. 28 santimetrelik mermiler kalede oldukça tahribat vücude getiriyordu. Kalede bulunan garnizon erleri bu mermilerin infilakından şaşırmışlardı.

Taarruz edenler obüs bataryalarının yardımile istihkâmlara karşı çok şiddetli bir hücum yaptılar ve hendekler vasıtasile ve beyhude yere istihkâmların methaline nüfuz etmeğe çalıştılar. Bunda da muvaffakıyet elvermedi. Biz Japonlar toprağı kazarak istihkâmlara çok yaklaşmıştık ve diğer genel bir taarruz hazırlayorduk.

Bu savaştaki zayiatımız 3,800 ölü ve yaralı olup buna mukabil Ruslarınki 4,500 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu resim Japonların « B » bataryasına (Lang - chi - kuan - shan -) 24 ikinciteşrinde yaptıkları hücum sahasını gösterir.

Üçüncü genel taarruz

(1904 senesi, 26 ikinciteşrin - 6 birincikânun)

15 Birinciteşrinde Rusların Baltık filosunun Libaudan hareket ettiğine dair doğru haberler gelmeğe başladı. Ana vatanda bulunan İmparatorun karargâhının tazyikı ile ceneral Noji her ne bahasına olursa olsun Port Arthuru elde etmeğe ve

bu işi çabuk bitirmeğe karar verdi. Port Arthurun zaptı çok önemli bir âmil olarak telâkki ediliyordu, çünkü burasının ele geçirilmesi savaşın bilfiil sonuçlanması demekti. Şimdi muhasara çok korkunç ve kızgın bir hale gelmişti.

26 - ikinciteşrinde büyük muvaffakıyet ümitleri ile üçüncü genel taarruza başladık. 21 - 26 birinciteşrinde yapılan ikinci taarruzun akibeti noktai nazarından muhasara edenler toprağı kazma ameliyatı ile doğukuzeyi cephesindeki daimî istihkâmların hendeklerine yaklaşmağa ve infilaklar ile hendeklerdeki koltuk takimatını tahrip etmeğe ve sonra bütün kuvvetleri ile istihkâmların methaline hücum etmeğe çalıştılar.

Bu savaşın ilk günü onbirinci fırkanın taarruz kıt'aları 2 ve 3 numaralı istihkâmlara ve 3 numaralı tahkimata muvaffakıyetli hücumlar yaptılarki bu istihkâmların elde edilmesi muvaffakıyetimiz için çok manidar olurdu.

Bütün taarruz edenler istihkâmların ileri kısmına yetişmeden öldüler veya yaralandılar, zira rus garnizonu buralarını taarruz edenlere karşı çok muannidane tutmuşlardı.

Bu haller altında ceneral Noji bu usul hücumlarla yapılan devamlı faaliyetin icrasını imkânsız gördü ve bu sebepten bu istihkâmları elde etmek üzere hususi bir tetbir düşündü. Mumaileyh bir müfreze teşkilini ve bu müfreze ile birbiri arkasına müteaddit baskınlar yapılarak daimî istihkâmların zaptını emreyledi. Bu müfreze Tuğ jeneral Nakamuranın komutası altında 3100 cesur erden mürekkepti. Asıl hücum partisi evvelâ Quail Hill (Bıldırcın tepesi) tepesini alacak ve böylece Port Arthuru tahrip edecekti.

26 - Birincikânun gecesinde bu müfreze mevzilerinden hareket etti, 3 numaralı tahkimatın (Sung - shu - Shan istihkâmı) dördüncü bataryasına baskın yaptı, fakat bu da beyhude oldu. Bu garnizon müdafiler tarafından sıkı bir surette elde tutulduğundan hücum kıt'aları bozgun bir surette geri atıldılar ve maatteessüf jeneral Nakamura da yaralandı, bu çalışma da boşa gitti.

Bunun üzerine jeneral Noji doğukuzeyi istihkâmı yerine batı istihkâmına kuvvetli bir taaruz yapmağa karar verdi. 28

İkinciteşrinde çok büyük sevkulceyşi önemi haiz olan 203 metre rakımlı tepeye (203 - metre Hill) önemli bir taarruz yapıldı. Muannidane savaşlardan sonra 5000 ölü ve yaralı vererek 6 - Birincikânunda tepeyi aldık. Rusların bu muharebedeki zayiatı 4,000 ölü ve yaralıdan ibaretti.

Bu tepenin elimize geçmesile beraber tepenin cenubu garbisi üzerinde bir tarassut (gözetleme) postası vücude getirdik ve burasını 28 s/m lik obüs bataryasına telefonla bağladık. Muhasara bataryaları limanda bulunan rus filosunu tahrip için faaliyete geçti. Her isabet büyük savaş ve nakliye gemileri üzerinde dehşetli bir gümbürtü koparıyordu. Velhasıl bir kaç gün içinde bütün filo denizin dibine gitti.

Port Arthurun teslimi

Bilâhare jeneral Noji asıl kuvvetlerini doğukuzeyi cephesine tevcih etmişti ve infilaklarla daimî istihkâmları elde etmeğe çalıştı. Şimal (Kuzey) istihkâmı Tung - chi - kuan - shan 18, Erhlung - shan istihkâmı 23 ve Sung - shu shan istihkâmı da 31 - Birincikânunda zaptedildiler Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) 1905 senesi İkincikânunnun birinci günü ele geçirilmişti. Tabiye cihetinden mühim olan bu noktaların elden çıkması müstahkem mevkiin akibetini tayin etmişti. Bu sebepten jeneral Stössel Port Arthur limanını Japonlara teslim etmeğe karar verdi ve 1905 senesi İkincikânunun ikisinde Port Arthurun hemen üç mil kuzeyinde bulunan Shui-shih-ying-adındaki küçük köyde mukavele (teslim için) imzalanmış bulunuyordu.

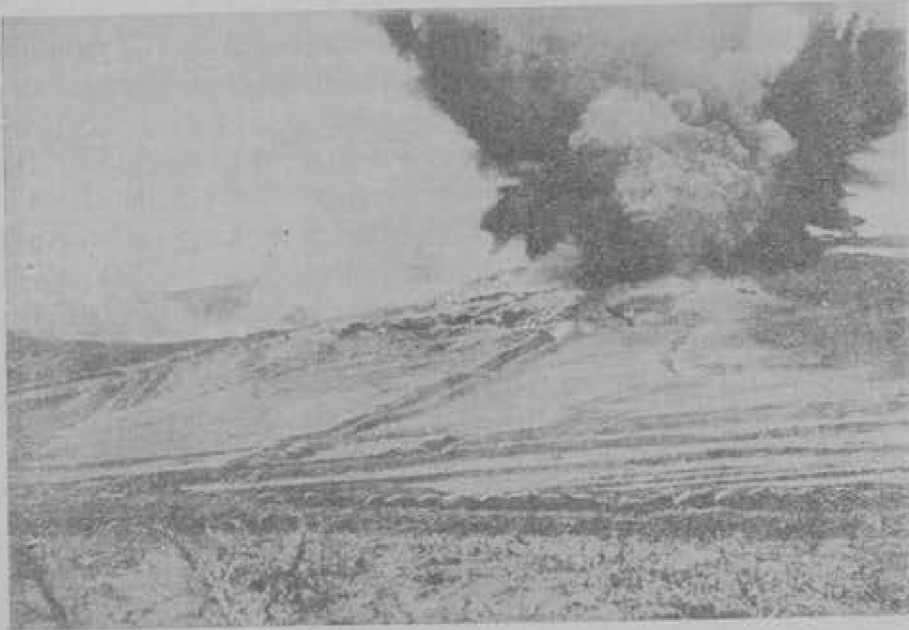
Esas istihkâmlar için yapılan savaşlar ve bunların zaptı

2 numaralı istihkâmın zaptı

(Kuzey) istihkâmı Tung - chi - kuan - shan

Bu istihkâm daimî ve mükemmel bir istihkâmdı. Muhasamatın başlangıcında Bu istihkâm 10 top ve üç makinalıtüfekle teçhiz edilmiş ve bir piyade bölüğü ile müdafaa edilmiş bulunuyordu.

Japon muhasara ordusunun 11. tümeni 2 numaralı istihkâma taarruz etmek ödevini üzerine almıştı. İlk genel taarruzda fena akibetle neticelenen muvaffakıyetsiz bir hücum yapmıştık. Burasının hücum ile zaptı imkânsız olduğundan hücum kıt'aları toprağı kazarak istihkâmın mukabil manialarına yaklaşmışlardı. İkinci genel taarruzda çetin ve kanlı savaşlardan sonra bu manialarırı kazemetlerini ele geçirdik ve dış hendekler vasıtasile istihkâmın methaline nüfuz etmeğe beyhude yere uğraştık ve bu savaşta insan cihetinden çok büyük zayiata uğradık. Üçüncü genel taarruzda siperleri havaya uçurarak istihkâma doğru bütün kuvvetimizle atıldık, fakat bu da boşuna oldu.



Onsekiz Birincikânunda 2 numaralı Kuzey istihkâmının mahuf iştialinin manzarasını gösterir

Genel taarruz başlıyalıdanberi Rus garnizonu dört piyade bölüğü ile takviye edilmiş ve bu istihkâma fazladan 10 top daha yerleştirilmiş bulunuyordu.

18 - İkincikânun saat dörtte tümen tekrar siperleri tahrip etti ve bu veçhile açılan yoldan istihkâmın methaline atıldı. Hâlâ harap olmuş siperlerinde kalân Rus bakiyesi muhacimlere muannidane mukavemet gösteriyorlardı. Bu savaşta zayiatımız 800 ölü ve yaralıyı bulmuş ve netice hemen hemen menfi olmuştu.

Bu kritik durumda tümen komutanı jeneral Samejima şahsen yeni takviye kıt'alarının komutasını ele almak ve muhacimleri teşci etmek üzere kurmayını ilk hücum hattına yolladı. İstihkâmın methalinde her iki taraf çok kahramanca ve göğüs göğüse anudane savaşlar yaptılar. En nihayet saat 11,30 da istihkâm müdafiler tarafından terkedildi ve dört aylık çetin mücadelelerden sonra elimize düştü. İki numaralı istihkâmın ziyaı diğer istihkâmlarda bulunan garnizon eratının maneviyatına çok fena tesir yaptı.

Bu didinmede Japonların zayiatı 5000 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu resim Birincikânunda vukua gelen infilakta Tung - chi - kuan - shan kuzey istihkâmına karşı Japon taarruzunu gösterir.

Jeneral Kondratenko'nun ölümü

Muhasaranın çok kritik bir gününde rus generalı Kondratenko ölmüş ve bu vak'a muhasara edilen rus garnizon erlerini çok müteessir etmişti.

15 - Birincikânun akşamında jeneral Kondratenko 2 numaralı istihkâmı bizzat teftişe gelmiş ve istihkâmın kazemetindeki subay kompartımanında subay arkadaşlarile savaş durumunu münakaşa etmekte bulunmuştu.

Saat dokuza yaklaşmıştı ki, japonların 28 santimetrelik havanlarından atılan bir mermi bu kompartımanın pek yakininde patladı; jeneral bu ande masanın yanında oturmuş arkadaşlarile birlikte haritayı inceden inceye tetkik ediyordu; her şey bozuk bir halde idi. Maatteessüf bu patlıyan merminin infilâkından çıkan gaz mumaileyhi öldürmüştü. Bu muktedir komutanın ölümü garnizon eratı üzerine çok fena bir tesir yaptı ve bu istihkâmın japonlara tesliminde başlıca amil oldu.

3 numaralı istihkâmın zaptı
(Fort Erh - lung - shan)

Bu istihkâm keza daimî ve başlıca istihkâmlardan biri olup savaşın başlangıcında hemen bitirilmiş bir halde bulunuyordu. İstihkâm 45 topla teçhiz edilmiş ve bir miktar deniz erleri de dahil olduğu halde 500 kişilik bir garnizon tarafından müdafaa ediliyordu.

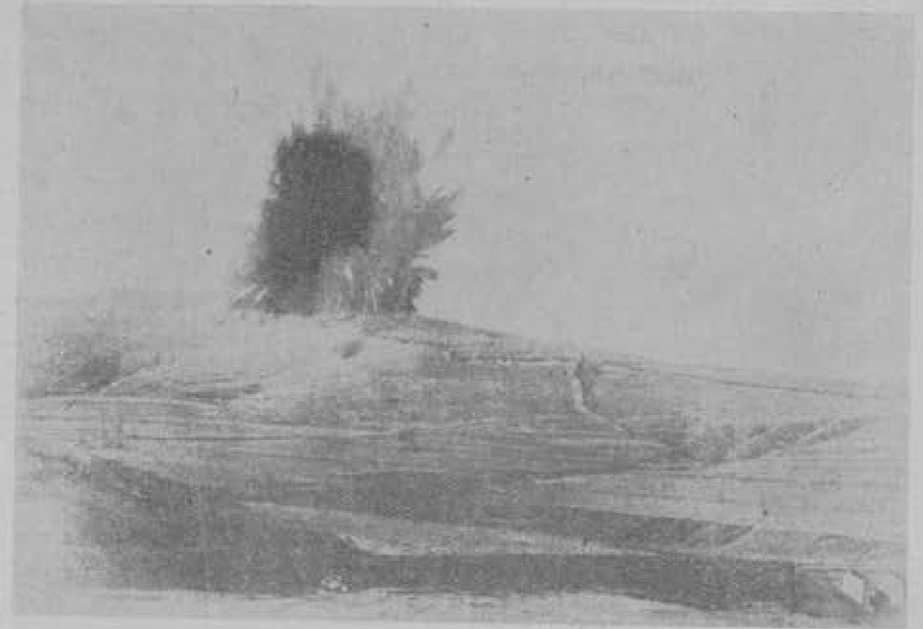
Muhasara ordusunun 9. tümeni bu istihkâm üzerine yapılacak taarruza iştirak ettirilmişti. Birinci umumî taarrzda bu tümen bu istihkâma taarruz etmemişti.

Eylûl ayındanberi rus garnizonu japonlara karşı müteaddit huruç hareketleri yapmıştı, fakat bu hareketler defedildi. Tümen istihkâmın yamaçlarına toprağı kazarak yaklaşmak için her türlü gayreti sarfetmişti.

İkinci genel taarruzda dış hendekler yolu ile istihkâmın methaline taarruz için uğraşıldı ve istihkâmı tahrip etmek için son gayret sarfedildi, fakat bu da beyhude olmuştu.

Üçüncü genel taarruzda insan cihetinden çok zayiata mal olan, 28 s/m lik topların yardımile, istihkâma bir hücum yaptık, bunda da muvaffakıyet elvermedi.

Birincikânunun 28 inde rus siperlerini tahrip ettik ve bunu bir hücumumuz takip etti. Müteaddit savaşlardan sonra istihkâm elimize geçti.



Bu resim 31 Birincikânunda Sun - shu - shan - istihkâmının muvuffakıyetle tahrip edildiğini gösterir.

Taarruzun başladığı gündenberi 2 numaralı istihkâma atılmış olan 28 s/m lik mermilerin yekûnu 2400 e varmakta olup bu da 500 tondan bir az fazlacadır.

İstihkâmda infilak vukua geldiği zaman 200 erin enkaz altında kaldığı söylenmektedir.

Bu savaştaki Japon zayiatı 1200 ölü ve yaralı olup buna mukabil ruslarınki çok azdı.

3 numaralı tahkimatın zaptı
(Fort - sung - shu - shan)

Bu istihkâm muhasamatın başlangıcında hemen bitirilmek üzere olan başlıca ve daimî bir istihkâm olup 22 topla teçhiz edilmiş ve 300 kişilik bir garnizon tarafından müdafaa edilmekte idi.

Birinci genel taarruzda bu istihkâma taarruz etmedik. Eylûlden itibaren istihkâma olan yaklaşmamız oldukça ilerlemişti. Müdafiler ilerlememize karşı müteaddit kereler huruç

hareketleri yaptılar, fakat her defasında geri atıldılar. İkinci ve üçüncü genel taarruzlarda birinci tümen istıhkâma muvaffakıyetsiz hücumlar yapmıştı.

Birincikânunun 31 inde istihkâmda birbiri peşine üç defa infilâklar vücude getirdik. Bu infilâk sonunda istihkâm komutanile 140 er yıkıntı altında kalmışlardı. Bu istihkâm bize saat 10 da terkedildi. Bu istihkâm için olan savaş öbür istihkâmlar için yapılan savaşlardan daha çetin ve daha kanlı olmuştu. Zayiatımız 150 ölü ve yaralıdan ibaretti.



Bu resim 28 İkinciteşrinde başlayıp 5 Birincikânuna kadar süren 203 - metre rakımlı tepe için yapılan kanlı savaş sahnesini gösterir.

203 - metre rakımlı tepenin zaptı (High Hill = Yüksek tepe)

Bu tepe garp (batı) cihetindeki cephenin dış zaviyesinde olup zirvesi müstahkem mevkie, limana ve şehre eğemendir ve bu sebepten burasının çok büyük tabiyevi kıymeti vardı.

203 - metre rakımlı tepenin müdafaa işleri müstahkem mevki komutanı Smirnoff'un 1904 senesi martının 17 sinde

Portarthura vasıl olduğu zamana kadar tamamile ihmal edilmişti. Mumaileyh buraya gelir gelmez tepeyi tahkim için faaliyete geçti. Savaşın başlangıcında buraya yalnız 6 top yerleştirilmişti ve tepeyi 28 s/m lik toplarımıza karşı müdafaa edecek kudrette bataryalar yoktu. Velhasıl diğer daimî ve esas istihkâmlarla mukayese edilince bu tepenin korunması için birçok şeyler yapılmamıştı.

İkinci genel taarruzdan biraz evvel jeneral Nogi ordusunun 1. tümeni bu tepeye 3500 ölü ve yaralıya mal olan bir hücum yapmıştı. Bütün çalışmalara rağmen bu tepenin zirvesi elde edilemedi ve takviye kıt'aları almak ihtiyacında bulunulduğundan mecburen geri gelindi.

Epey bir müddet başka bir taarruz yapılmadı. Bu müddet zarfında rus garnizonu 500 er ile takviye ve tepe (Hill) bir miktar top ile teçhiz olundu.

Üçüncü genel taarruzda şimali şarkî daimî istihkâmlarına karşı yapılan taarruzlar muvaffakıyetli olmadığından muhasara ordusu komutanı birinci tümene tepeye bütün kuvvetile hücum etmesini emretti. 28 - İkinciteşrinde çok dehşetli bir hücum başladı. Tümenin hücum kıt,aları 28 s/m lik batayaların yardımile tepeye hücum ettiler ve tepenin şimali garbi zirvesini tuttular, fakat buradaki mevzileri uzun zaman elde bulundu-ramadık, çünkü rusların bize karşı gösterdikleri muannidane mukavemet burasını terketmemize ve eski mevzilerimize çekilmemize sebep oldu. Sonunda tümenin muharebe kudreti azaldı ve başka bir taarruz için de ümit kalmadı. Bunun üzerine 7. tümen, tümenimizin yerini aldı ve tepeye hücum etti. Diğer cihetten rus garnizonu gönüllüler, hastaneden alınan hafif yaralılar ki, (bunlar harp için elverişlidirler) ve savaş gemilerinden alınan deniz ve kara erlerinden mürekkep takviye kıt' alarile takviye edilmişti.

Hücum edenler on defadan fazla hücum yaptılar. Tepenin zirvesi bir defa tarafımızdan alınmış, fakat rus garnizonu tarafından tekrar alınmıştı.

İki muhasım taraf yekdiğerile boğaz boğaza geldiler, burası elden ele geçiyordu. Savaşın kızgınlığı Birincikânunun bi -

rinde son haddine gelmişti. Bu facia sekiz gün devam etti ve en nihayet 6 - Birincikânunda burası elimize düştü. Bu tepenin sırtları insan cesetleri ile örtülmüştü. Bütün zayiatımız 2365 i ölü olmak üzere 7,578 kişi idi. Buna mukabil rusların zayiatı ise 1,185 ölü ve 5,654 yaralıdan ibaretti.



Bu resim 203 - metre rakımlı tepenin sukutundan sonra 28 s/m lik top mermilerile limanda batırılan rus gemilerini gösterir.

Muhasara esnasında cereyan eden başlıca vak'aların tarihlerini gösterir zaman cetveli

1904 - Şubat ayındaki vak'alar:

8 - Şubat: Japon torpito filotillâsı gece yarısında rus filosuna baskın yaptı.

9 - Şubat: Japon filosu Portarthuru bombardıman etti. 30.5 s/m lik mermiler şehre düşüyordu. Portarthur halkının savaş ilânından haberi yoktu.

15 - Şubat: Japonların liman medhalini abluka etmek için ilk faaliyetleri ve neticenin muvaffakıyetsiz olduğu.

1904 - Martındaki vak'alar:

10 - Mart: Japon filosu saat dokuzdan onüçe kadar devam etmek üzere 30.5 s/m lik toplarla limanı bombardıman etti. Bu bombardımanda 208 mermi atıldı.

22 - Mart: Japon filosu sabahleyin erkenden 30.5 s/m lik toplarla ateş açtı ve bu bombardımanda da 208 mermi atıldı.

23 - Mart: Japonlar tarafından ikinci defa liman medhaline abluka kondu. Medhali kapamak için üç gemi sevkedildi ve bu gemiler Golden Hill (Altın tepe) kayalıklarına oturtuldular.

1904 senesi mayısındaki vak'alar:

2 - Mayıs: Japonların üçüncü defa liman medhalini kapamak için çok büyük gayret sarfettiler. Bu iş de muvaffakıyetsiz oldu. Medhali kapamak için batırılmak istenen oniki gemi ruslar tarafından tahrip edildi.

4 - Mayıs: Japon muhasara ordusu Petsiwo'da karaya çıkarıld.

6 - Mayıs: Japonların Port Arthur ile Pulienten civarı arasındaki demir yolu ileri irtibat postalarına taarruzları.

15 - Mayıs: Japonların Hatsuse gemisinin bir rus maynına çarparak batması ve Fuji ismindeki japon zırhlısının da oldukça sakatlanması.

16 - Mayıs: Shangshihlipu savaşı Rusların ricati muhasara edilenlerin maneviyatına çok fena tesir yapmıştı.

20 - Mayıs: Japonların deniz tarafından hücumu. Buraya taarruz eden japon filosu 7 büyük savaş gemisi ve 5 muhripten ibaretti.

26 - Mayıs: Kinchou da vukua gelen kanlı savaşlar. Bir defasında japonlar burasını ele geçirdiler ve karadan sıkı bir ihata hareketine başlandı.

26 - Mayıs: Dalny boşaltıldı. 470 erkek, 92 kadın ve 57 çocuk bugünün gecesinde Dalny'yi terkettiler.

Rusların 200,000 ingiliz lirası sarfettikleri dalga kıran japonlar tarafından tamamlanmaktadır.

1904 Haziranındaki vak'alar:

19 - Haziran: Rus filosunun limandan çıkışı. Rusların Sıvastopol zırhlısının bir mayna çarparak sakatlanması.

19 - Haziran: Japonların rus filosuna torpito atma teşebbüsleri.
26 - Haziran: Green Hills (Yeşil tepeler) de yapılan savaşlar.
27 - Haziran: Ruslar Kuenshan Hill tepesini kaybettiler.

1904 Temmuzundaki vakalar:

3, 4 ve 5 Temmuz: Ruslar Kuenshan'ı tekrar elde etmek için çok çalıştılar fakat muvaffak olmadılar.
26, 27 ve 28 Temmuz: Japonlar Green Hills (Yeşil tepeler) üzerindeki Rus ileri mevzilerini aldılar.
30 Temmuz: Japonlar Wolf's Hill (Kurt tepesi) tepesinden püskürtüldüler.
30, 31 Temmuz: Japonlar Portarthurun kuşatma çemberi üzerinde yerleştiler.

1904 Ağustosundaki vak'alar:

7, 8, ve 9 Ağustos: Sonradan Japonların eline düşen Takushan ve Sıakushan'a Japonların hücumu.
9 Ağustos: Rus filosunun limandan çıkışı.
Ruslar boş yere Viladivostok'a gitmek için uğraştılar.
11 Ağustos: Ruslar ikinci defa olarak Takushanı istirdat etmek istedilerse de muvaffak olamadılar.
16 Ağustos: Jeneral Nogi, Jeneral Stössel'e kalenin teslimini teklif etti.
Jeneral Stössel'in Jeneral Noji'ye verdiği karşılık şudur:
« Rus şeref ve haysiyeti teslim için yapılan bu nevi her hangi bir mantıksız teklife cevaz vermez. »
21, 22, 23 Ağustos: İlk Japon genel taarruzu başladı. 1 ve 2 numaralı tabyalar Japonlar tarafından zaptedildi.

1904 Eylûl ayındaki vak'alar:

19, 20 Eylûl: Su ikmal tabyası ile Kilise Ay tabyaları altı defa elden ele geçtikten sonra Japonlar tarafından elde edildi.

1904 Birinciteşrinindeki vak'alar:

1 Birinciteşrin: Japonlar 28 s/m. lik obüslerle ateşe başladılar. Mermiler 2 ve 3 numarrlı istihkâmlarda çok büyük tahribat yapıyordu.

26 - Birinciteşrin: İkinci genel taarruz başladı.
28 Birinciteşrin: Joponlar 3 numaralı açık top mevziinin duvarına giden bir yolu tahrip ettiler.
30 - Birinciteşrin: 2 numaralı mevzi Japonlar tarafından alındı.

1904 İkinciteşrinindeki vak'alar:

20 - 26 İkinciteşrin: Üçüncü genel taarruz başladı.
28 - İkinciteşrin: Japonlar 203 - metre rakımlı tepeyi elde etmek için bütün kuvvetlerini buraya sevkettiler.

1904 Birincikânunundaki vak'alar:

5 Birincikânun: 203 - metre rakımlı tepe en nihayet Japonların eline düştü, Bu tepenin zaptı 2,365 muharibin canına mal oldu.
6 - Birincikânun: Japonlar bu tepenin cenubu garbî zirvesine bir gözetleme postası koydular ve bu postayı, limanda bulunan rus Okyanus filosunu tahrip etmek için, telefonla muhasara bataryasına bağladılar.
15 - Birincikânun: 2 numaralı istihkâmda bulunan Rus jeneralı Kondratenko, Japonlar tarafından atılan 28 lik bir mermi ile öldü. Bu zatın ölümü garnizon erlerinin maneviyatına çok fena tesir yapmıştı.
18 - Birincikânun: 2 numaralı istihkâm zaptedildi.
28 » : 3 » » »
31 » : 3 » Tahkimat zaptedildi.

1905 İkincikânunundaki vak'alar:

1 - İkincikânun: Eagle's Nest Hill (Kartal yuvası tepesi) zaptedildi. Jeneral Stössel Portarthurun teslimine karar verdi ve teslim hakkında, jeneral Nogi ile müzakereye girişti.
2 - İkincikânun: Teslim mukavelesi imza edildi.

Çeviren: Dz. Bnb. NAHİD

1914 senesinde donanmanın taarruza sevkı meselesine dair

Konter amiral (Assmann) tarafından 27 - Mayıs - 1935 tarihinde alman cemiyetinin büyük toplantısında müdafaa bilgisi ve müdafaa politikası etrafında verilen söylev:

1918 senesinin İkinciteşrininde büyük savaş sona erdiği vakit, alman deniz satvetinin özü olan alman savaş filoları bütün kuvvetile ingiliz donanmasına saldırmaksızın savaşın Almanya için kaybedilmiş olması gibi feci bir hakikatle karşılaştık. Savaş sonu tenkitçileri meseleyi ekseriyetle bir cepheli muhakeme ederek bu kötü akibetten Almanyayı idare edenlerin mesul oldukları kanaatine vardılar; hattâ daha ileri giderek donanmanın savaşa sevkedilmemesinden neticeler çıkarıp büyük amiral (V. Tirpiç) in eseri olan savaş filolarının Almanya için esasen lüzumu olmadığına bile hükmettiler.

Almanyada çok kere görüle gelen şeylerden birisidir ki, eğer durum arzuya göre inkişaf etmemişse, mes'ullere bir noktadan hücum edip işin daima menfi cephesini ışıldakla aydınlatmak, başarılan müsbet işlere hiç ehemmiyet veremeyip onları gölgede bırakmaktır. Oyun kâğıtları masanın üzerine açıldığı zaman tenkit etmenin, onlar kapalı iken oynamaktan çok daha kolay olduğunu ekseriyetle kimse aklına bile getirmez.

Bu türlü tenkitlere karşı kısaca iki söz söyliyeceğim: Birincisi; farzedelim ki donanmaya savaş başlangıcında taarruz emri verildi ve ingiliz donanmasile açık denizde bir çarpışma oldu ve gemilerimiz ingilizlerin çok üstün kuvvetleri karşısında kat'i bir hezimete uğrıyarak savaşı kaybettiler. Aynı tenkitçiler bu defa: Bu nasıl olurdu? İngiliz deniz kuvvetlerinin bu kadar üstünlüğü karşısında böyle bir meydana atılış çılgınlık değil de ne idi? Hiç olmazsa karadaki kat'i netice savaşını beklemek yok muydu? Demiyecekler miydi? İkincisi: Ancak istinat

olarak kuvvetli bir savaş filosu bulunduğu takdirde yapılması kabil olan denizaltı tecim savaşı, bilfarz düşmanlarımızı tamamile imha edip - kendi itiraflarile sabit olduğuna göre uçurumun kenarına kadar getirmişti. - Kat'i neticeyi alabilseydi ayni tenkitçiler bu seferde: Ne iyi, isabet oldu da donanmamızı ilk ağızda ezdirerek zayıf düşürmedik ve denizaltı savaşı yapmak için elde bulundurduk, demiyecekler miydi? Tarihçi, eğer tenkit mahiyetinde hükümler vermek isterse, bu takdirde bugün bilinen hakikatlere değil, ancak vaktile iş başındaki şahsiyetlerin sevk ve idare zamanındaki bildiklerine dayanmak zaruretinde kalacaktır. Eğer tarihçi, o zamanki durumun icaplarından çıkan neticelerle bu neticeler üzerine verilen kararların varit olmadığını isabet edebilirse, tenkidini ancak o zaman yapabilecektir.

Alman sevk ve idare makamına tevcih edilen tenkit, daha çok savaşın ilk altı aylık devresine aittir. Çünkü o zaman alman ve ingiliz deniz kuvvutleri arasındaki nisbet, Almanya için daha müsaitti ve İngilterenin bir açık deniz savaşını kabul etmek için olan hazırlığı o vakit, onu takip eden devrelere nisbetle daha fazla idi. Birinci iddia varittir. Bizim asıl hedefimiz, İngilterenin o zaman denizde bir boy ölçüşmeye ne dereceye kadar hazır olduğunu tetkik etmek olacakır.

Muhasamatın beşlagıcında kuzey denizindeki savaş durumu, her iki tarafın kuvvetler nisbeti, coğrafi durumun doğurduğu sevkulceyşi şartlar ve kara savaşı sevk ve idaresinin ihdas ettiği zaruretlerle takdir olunabilir.

Savaşın başlangıcında Kuzey denizinde almanların 16 büyük savaş gemisine karşı ingilizlerin 24 büyük savaş gemisi vardı. 1914 senesi sonlarına doğru her iki tarafta bu kuvvetler, bu esnada inşası biten gemiler hizmete alınmak suretile, fazlalaştı. Fakat aradaki nisbet, aşağı yukarı, yine aynı idi. Savaş filolarına keşif yapmak gibi paylarına pek mühim ödevler düşen hafif deniz kuvvetleri itibarile igilizler bize pek fazla üstündüler. İngilizlerde eski büyük kruvazör 20, bizde ise ancak 5 tane idi. Küçük kruvazör ingilizlerde 35 olduğu halde bizde 14 idi. Torpitobot itibarile ingilizlerin bize üstünlüğü bire

nisbetle iki yani iki misli idi. Yalnız denizaltı gemileri cihetile almanların ufak bir üstünlüğü vardı.

Eğer Kuzey denizi haritasına bir göz atarsak, deniz aşırı ithalâta büyük ölçüde muhtaç olan Almanyanın elinde açık denizle irtibatını temin eden iki geçit bulunduğunu görürüz. Bunlardan birisi, Kuzey denizinin cenubu şarkisinde bizim (Alman körfezi) dediğimiz köşe, diğeri de Danimarkanın alacağı duruma bağlı olan İskajarak boğazı idi. Fakat ne Alman körfezi ne de İskajarak boğazı büyük acun denizlerine giden yollar değildi. Çünkü büyük deniz yolları üzerinde Britanya adaları hükûmeti, coğrafi durumdan ötürü, bir evin kapıcısı gibi Almanyayı abluka etmiş bekliyordu. Almanyanın acun tecimile irtibatını temin edecek olan yollar, ya Manş denizi yolu, yahut da İskoçyanın kuzeyile Norveçin güneyi arasındaki geçit olabilirdi. Fakat her iki yolda alman donanmasının üstlerinden haylı uzakta ve ingiliz donanmasının kuvvet kaynaklarının pek yakınında idi. Yine görüyoruz ki, Alman körfezine karşı yapılacak bir ingiliz taarruzu ancak cepheden karşılandığı halde, gerek ingiliz sahili cihetine, gerekse kanala veya kuzeyde İskoçya - Norveç arasındaki geçide doğru yapılacak bir alman taarruz hareketinin, üssünden uzaklaştığı nisbette, yandan zuhur edecek üstün ingiliz deniz kuvvetleri tarafından arkasının kesilmesi tehlikesi artmakta idi.

Alman sahillerinden ne kadar uzaklaşılırsa, ingiliz üstün kuvvetlerile çarpışmak donanmamız için o nisbette müşkül ve gayrı müsait bir durum ihdas etmekte idi. Hele böyle bir çarpışmada ağır hasar alan gemilerimizin kurtarılması ihtimali yoktu. Diğer cihetten Kuzey denizindeki nehir membalarında bekliyen kuvvetli alman donanmasının daimî olan hazırlık durumu, Baltık denizine sarkmağa teşebbüs edecek her hangi bir ingiliz donanmasını yandan ve arkadan daima tehdit altında bulunduruyordu.

O halde her iki muharip taraf, kuvvetler nisbetinden ve sevkulceyşi durumlarından savaş plânları için ne gibi neticeler çıkardılar?

Evvelâ ingilizleri ele alalım: Çünkü evvelâ onların almış olduğu durum idi ki savaşın cereyanı üzerine müessir olmuştu.

Burada bizi en ziyade alâkadar eden mesele şudur: Acaba bir savaşa girişmek için ingilizler hazırlıklarını ne derece ileri götürmüşlerdi.

25 - İlkteşrin - 1911 den beri Winston Churchill, ingiliz admiraltısının birinci lordu olarak bulunuyordu. Bu zatın ödevi üzerine alır almaz ilk işi kendi inisiyatifile, ingiliz deniz sevkulceyşini, Almanya ile savaş ihtimalini göz önüne alarak, esaslı surette değiştirmek olmuştu ki bu değişiklik kara ordusu harekâtı için tanzim edilmiş olan plânların da esaslı surette tadilâta uğradığı zamana tesadüf ediyordu. Bu ane kadar, Almanya ile bir savaş vukuu halinde ingiliz ordusu ana vatanda kalacak, ingiliz donanması alman sahillerine mütemadi bir tazyik icra edecek ve yakın bir abluka ile bu takviye edilecekti. Bunun yerine yeni plânda savaş çıkar çıkmaz Avrupa karasına tümenler göndermek, « Büyük donanma » yı İskoçyanın kuzeyinde toplamak ve İngilterenin hiç kıyas kabul etmiyen müsait coğrafi durumuna dayanarak, Alman körfezini askerî yakın ablukaya almak yerine, Kuzey denizinin geçitlerinde uzak ve ekonomik abluka sistemi kaim olmuştu. (Churchill) i savaş sevk ve idaresi hususunda yepyeni olan bu esasları tercihe sevkeden sebeplerin neler olduğu pek tamamile izah edilemezse de, tahmine nazaran, gittikçe büyüyen bir alman donanmasile, alman sahillerine sokularak boy ölçüşmeğe kalkışmanın fazla tehlikeli görünmesi kendisinin düşüncesi üzerinde hayli müessir olsa gerektir.

Bununla beraber tecimsel ablukanın uzun süreceği ve tesirinin de pek o kadar emin olmadığı İngilterede biliniyordu. (Churchill) in fikrine göre uzak abluka sevkulceyşi, admiraltının « esasında taarruzî » olan deniz sevkulceyşinin - halen halledilemiyen ve halli için savaşın ilânından evvel ve sonra büyük gayretler sarfedilmesi icap eden müşkülâttan doğmuş - muvakkat bir safhası idi. Bu ablukanın yapacağı ekonomik ve malî tazyik dolayısile alman donanmasının üslerinden çıkarak, ana vatan sularındaki müdafaa vasıtalarına dayanarak değil, açık denizde, sayıca çok aşağı olduğu halde, ingilizlerle çarpışmak mecburiyetinde kalacağı ümit ediliyordu.

Savaş ilânından bir gün evvel ingiliz donanması komutanı olan (Callaghan) hemen değiştirilerek - ihtimal ki pek fazla taarruz taraftarı olduğu için - yerine (Churchill) ile geniş ölçüde hemfikir olan (Sir John Jellicoe) getirilmişti.

Britanyanın yeni savaş siyasası, dahilî bir muhalefet cihetile aksamakta idi. 1911 de verilen ingiliz ordusunun Fransaya geçirilmesi kararı, kıtaat nakliyatının ve bunların ikmalinin muhafazası ve bir alman istilâsından daima endişede bulunulması, Alman körfezine karşı yakın abluka konması temayülünü kuvvetlendiriyordu. Maamafih bir cihetten de Kuzey denizinin şimalinde toplanacak olan ingiliz donanmasının hazırlık durumu dolayısile icabında muvakkaten cenuba sürülmesinin mümkün olacağı ve üstünlüğü itibarile bu hususta kâfi bir emniyet teşkil edebileceği kanaati vardı.

Fakat İngiltere admiraltısı, yeni savaş siyasasının mahzurlu taraflarına katlanmıştı. Admiraltı her nekadar savaşın nekadar devam edeceğini tahmin edememişse de, alman sahillerini doğrudan doğruya herhangi bir şekilde tehdit etmek ve Baltık denizinde eğemenlik peşinde koşmak sevdasından vazgeçmişti. Baltık eğemenliğini Almanyaya bırakmış ve Rusyayı kendi başına terketmişti. İyice biliyoruz ki kuzey memleketlerinden yapılan ithalât, Almanyanın genel savaş sevk ve idaresi bakımından hayati ehemmiyeti haizdi, diğer cihetten de Rusyanın müttefiklerle denizden irtibatının kesilmesi onun yıkılmasını mucip olmasa bile herhalde bunu hızlaştırmıştı. Burada kuvvetli alman donanmasının husule getirmiş olduğu sevkulceyşi uzak tesirin ehemmiyetinin derecesi göze çarpmaktadır.

Şimdi almanların durumu ne suretle muhakeme ettiklerine ve verdikleri kararlara gelelim:

Alman donanması, alman sahillerine taarruz etmek istiyen veyahut Alman körfezini askerî yakin bir abluka ile tehdit edecek olan ingiliz donanmasına karşı bir müdafaa silâhı olarak vücude getirilmişti. Buna nazaran gerek adet ve gerekse gemi tiplerinin inkişafı bakımından donanmamız, ingiliz deniz kuvvetlerile muayyen bir nisbet muhafaza etmekte idi. Yoksa o, ingiliz donanmasına kendi sularında taarruz etmek için yapılmamıştı ve böyle bir taarruz için vücudüne mutlak surette lüzum olan torpitobot kuvvetlerimiz zaten yetişmiyordu. Hattâ daha ileri giderek diyebiliriz ki, alman donanmasının banisi olan büyük amiral V. Tirpitz alman donanmasını her şeyden evvel barışı temin edecek ve Almanyanın iktısaden inkişafı dolayısile İngiltere ile rekabet neticesi, çıkmak ihtimali artmış olan bir savaşın önüne geçebilecek bir amil diye yapmıştı. Çünkü «Tirpitz» in alman donanmasının inşasını istinat ettirmiş olduğu meşhur Riske düşüncesinin manası, alman donanmasını öyle bir kuvvette vücude getirmekti ki İngilterenin, Almanyaya karşı yapacağı bir taarruz savaşını, kendisinin acundaki satvetli mevkiini sarsacak büyük bir tehlike addederek barış içinde bir anlaşmayı savaşa tercih etmesini temin etmekti.

İngiltere 1914 temmuzunda devletler manzumesine rağmen, yarı acunu ittifakına alarak savaşı göze almak gibi yüksek kararı verdiği zaman, alman savaş sevk ve idare makamı, düşmanın hayli üstün bulunması ve kendisinin uzak taarruzlara kalkmasına sevkulceyşi durumunun çok gayrı müsait bulunması dolayısile, düşmanın taarruz etmesini beklemiş ve Kuzey denizinde savaş icrası için şu emri vermiştir:

1 — Harekâtın hedefi, Alman körfezine karşı ikame olunan karakol ve abluka kuvvetlerine karşı yapılacak akınlar ve ingiliz sahillerine kadar uzanacak olan mayn ve mümkün olduğu takdirde denizaltı taarruzlarile ingiliz donanmasını izrar etmek olacaktır.

2 — Bu tarzda yapılacak savaş sevk ve idaresile kuvvetler arasında bir denkleşme husule geldikten ve bütün kuvvetler hazırlanıp toplandıktan sonra, donanmamızı müsait şartlar altında savaşa sokmağa teşebbüs edilecektir.

Fakat deniz kurmayının savaştan evvelki senelerdeki operatif düşüncelerinde bir çok değişiklikler olmuştu. 1908 senesine kadar donanmanın harekât plânı tedafüi idi. Sonra, o zaman deniz kurmay başkanı olan Vice amiral Graf « Baudissen » nin fikrile tecavüzî mahiyet aldı. Bunun için gösterilen sebep çok enteresandır. Bunda deniliyor ki: İngiltere bizim acun ile münakalemizi kesmek istediği için donanmamızı ortaya atmağa

mecburuz. İngiltere bunu ya Alman körfezine taarruzla, yahut kuvvetlerini geride tutarak kuzey denizi geçitlerini kapatmak suretile yapacaktır. Her iki halde de donanmayı ortaya atmaksızın durum değişmez ve Almanyanın uzun müddet dış acun ile münakalesinin kesilmesi alman milletinin genel kudretini felce uğratacağı için taarruzi harekete geçmek lâzımdır. Dikkate şayandır ki daha 1908 senesinde bile İngilterenin genel savaşta kullandığı tabiye ciddi olarak gözönüne alınmıştı. Her nekadar bundan sonraki senelerde İngilterenin yapmış olduğu barış manevralarında kuzey denizi geçitlerinde uzak abluka tesisile esaslı surette iştigal edildiği alman deniz kurmayına meçhul kalmamışsa da yine evvelce tasarlanan müdafaa yolile taarruzi hareketler yapılması usulünde karar kılınmıştı. Çünkü ingiliz donanmasının uzak ablukalarla iktifa ederek vakit kaybetmesi ve kat'i harekâta uzun müddet geçmemesi, nihayet ingiliz halkının sabrını tüketeceği ve şiddetli taarruza geçilmesi için ingiliz admiraltısı üzerinde büyük bir tazyik yapacağı hesaba katılmıştı - bir faraziye ki, bunun sonradan göreceğimiz veçhile hakikate bir hayli yakin olduğu tahakkuk etmiştir. Bununla beraber şu noktaya da kat'i olarak işaret edelim ki 1914 senesindeki harekât plânının son hedefi dahi donanmayı bir deniz savaşına sevketmekti. Yalnız böyle bir savaşta muvaffakıyet ihtimallerini artırmak için daha evvelden kuvvetler arasında bir denkleşme temini düşünülmüştü.

Alman harekât plânı genel savaş sevk ve idaresi çerçevesi içinde tetkik edilirse - her nekadar alman batı ordusunun tasarlanan harekât plânı deniz savaşı sevk ve idaresi için çok mühim bulunmakta ve diğer cihetten Avrupa karasına ingiliz kıtaatının geçirilmesi dolayısile kuzey denizindeki durumun alman genelkurmayını hayli alâkadar etmesi icap etmekte ise de - bu plândakara ve deniz kurmaylarının müşterek hedefe ulaşmak için ne suretle çalışma birliği yapacaklarına dair hiç bir işaretin bulunmaması göze çarpmaktadır.

Bahriyenin, savaş başında kıtaat nakliyatına taarruz edip etmiyeceği meselesi kara ve deniz kurmayları arasında görüşüldü. Fakat bu harekâtın olsa olsa düşman nakliyatını geciktirebileceği, bunu tamamile durduramıyacağı kanaatine varıldı. Baş komutanlık bu vazifeyi donanmanın ortaya atılmasını icap ettirecek kadar mühim görmedi. Burada kara ve deniz kurmayları arasındaki çalışma birliğini kâfi bulursak, savaş sevk ve idaresinin sonraki safhaları icin ayni hükmü vermekte isabet etmiş olamayız. Eğer savaştan bir kaç sene evvel kara ve deniz kurmayları arasında yapılan bir toplantıda ordu ile donanmanın yekdiğerinden tamamen müstakıl olarak ve her birinin kendi sahasında ve kendi unsurları içinde hareket etmeleri kararlaştırıldı ise, bu kararın, Belçikayı çiğniyerek Fransa üzerine yapılması tasarlanan ileri harekâtla çok geçmeden ingiliz deniz eğemenliğinin tesir sahasına ulaştıracak olan bir kara harekât plânı karşısında hiç te cevaz verilecek bir şey olmadığı anlaşılır. İnsan ordu ve donanma gibi iki büyük müdafaa kuvveti unsurunu yekdiğerine kaynaşmış bir varlık halinde ve azamî enerji ile müşterek bir amaç üzerine sevkedecek bir iradenin yoksuzluğunu çok duyuyor. İnsan bunu arıyor; çünkü hakikatte bir başkomutanlık yoktu, öyle bir başkomutanlık ki evrensel bir meslek bilgisile mücehhez olsun; icabında, müstakillen hareket etmek iradesini kendinde göremiyen veyahut böyle bir hareketi kendi görüş ve kanaatlerine uygun addetmiyen bu müdafaa kuvveti unsurlarına ayrı ayrı âmir olabilsin.

Gösterilen bütün sebeplere rağmen kara ve deniz kurmayları arasındaki müzakerede, İngiltereye karşı bir savaşta fevkalâde önemli olan Fransa kanal sahillerinin işgali meselesinin yer almamış olmasını insan bir türlü kavrıyamaz. Bu ehemmiyet o kadar büyüktür ki buraların almanların eline geçmesi, İngiltereye karşı olan durumu ihtimalki kat'i netice verecek şekilde ıslah edecek, ingilizlerin noktai nazarına göre ise, İngiltere ile Fransa arasındaki irtibat meselesinin halli müşkül bir çıkmaza girecekti. Fakat kanal sahillerinin donanmanın yardımı olmaksızın işgali mümkün olduğuna göre, donanmayı ileride daha müsait şartlar altında savaşa sokmak için elde bulundurmayı ve savaş safhalarının doğuracağı icaba göre bunu - tamamen ortaya atarak - kullanmayı doğru bulanlar vardır.

Maamafih bu fikirler o zaman hiç kimsenin dımağıda henüz yer tutmamıştı.

Amerikalı deniz albayı Gill « U. S. naval Proceedings » mecmuasında yazdığı bir makalede daha ileri giderek « Alman büyük karargâhında zaferin ilk şartının ablukayı kırarak Atlas denizine çıkmak olduğunu kimse takdir edemedi. Eğer bu hedef takip edilseydi, fransa kanal sahillerinin kara ordusu tarafından işgali ile sevkulceyşi bir hedef tahakkuk etmiş olacaktı. Böyle bir plân muvaffak olur muydu, yoksa olmaz mıydı, yol Marne üzerine mi yoksa doğrudan doğruya sahile dagru mu gitmeliydi? Herhalde bu cihet karara bağlanması lâzımgelen mühim bir mesele idi. » diyor.

Fakat burada unutmayalım ki bütün bunlar « savaş sonu hükümleri » dir ve İngiltere'de kara ile deniz savaş sevk ve idareleri arasındaki münasebetler durum icabından ve asırların bıraktığı an'ane iktızasından bulunuyordu.

Şimdiye kadar her iki tarafın savaş başlangıcındaki durum ve kararlarını tetkik ettik. Bunları hulâsa olarak şöyle tesbit edebiliriz: İki hasımdan her biri, diğerinin kendi sularına geleceği ve bu suretle müsait şartlar altında savaşacağı ümidile musırran beklemektedir.

Şimdi savaşın birinci senesindeki sevkulceyşi inkişafı ele alarak yine ingilizler tarafına geçelim:

Britanya deniz savaş sevk ve idare makamı kendi seçmiş olduğu sevkulceyşten pek te memnun değildi. Bir alman taarruzu ihtimali karşısında daimî bir endişe ve huzursuzluk içinde idi, fazla izam edilen hasmın tehlikeli baskınlar yapması her an beklenmekte idi. Her nekadar alman körfezi önünde denizaltı gemilerile daimî bir tarassut hizmeti tesis edilmişse de, âni bir hareket karşısında donanmanın müdafaa maksadile uzak üssünden çıkarak zamanında yetişebileceğine pek emniyet edilemiyordu. Heler kıtaatın nakledileceği zamanda bu emniyetsizlik büsbütün kendini göstermekte idi. Diğer cihetten uzak mesafelere kadar gidemez zannedilen alman denizaltı gemilerinin ta kuzeylere ve büyük donanmanın harekât üsleri yakinine kadar sokulması, büyük filoya bu üssünde bile emin olamıyacağını

hissettiriyor ve onu müteaddit kereler İskoçya'nın Batı sahillerine kadar açılmıya mecbur ediyordu. Bu sebepten ötürüdür ki büyük donanmayı mütemadiyen hareket halinde görmekteyiz. Eğer mühim nakliyat yapılıyorsa veyahut Admiraltı bir alman taarruzundan fazla endişede ise, donanma kuzey denizinin kuzeyine veyahut ortasına doğru sürülüyor, eğer denizaltı gemilerinden korkuluyorsa Orkney adalarına kadar geriye çekiliyordu. Büyük donanmanın bu hareketlerile ilgili olarak 28 ağustosta hafif kuvvetlerle alman körfezine yapımış olduğu akın, Helgoland civarında bir ileri karakol çarpışmasını mucip oldu.

Esas itibarile kanal nakliyatını setretmek için yapılan ve kuzey denizinin ortalarına kadar uzanan büyük filonun bu akınları - savaştan sonra ingiliz kaynaklarından öğrendiğimize göre - biz de, savaşın ılk aylarında (Terschelling - Horns Riff) çevresi içinde her zaman için bir savaş yapabilmek imkânının mevcut olduğu zannını uyandırmıştı. Bence bu zan yanlıştır. Çünkü o sahada muharebeyi kabul etmek (Celiko)-nun sevkulceyşi kanaatlerile aykırı olurdu. Bir alman taarruzunun ancak cepheden gelebileceğine göre, Celiko'nun pek üstün olan keşif kuvvetleri sayesinde bu taarruzdan kaçınması ve hattâ alman donanmasını peşine takıp, kendisi için müsait olan sulara kadar çekmesi her zaman mümkündü.

« Churchill » le itilâf zümresine mensup diğer muharrirlerin yazdıklarına bakılırsa: Alman donanması için bu anda çok büyük fırsatlar zuhur etmiş, ingiliz donanması « savaşa hasret » miş fakat maalesef buna nail olamamış, çünkü almanlar limanlarından çıkmamışlar. İngiliz donanması böyle sonradan tefahürlerle avunsun dursun, bizde okadar güzel fırsatı kaçırdığımız için hiddetlenelim, kızalım.

Almanların dışarı çıkmaması ve bu suretle gayrı müsait şartlarla savaşa icbar edilememesi ingilizleri kızdırıyordu. Churcill 8 - I. teşrinde Celiko'ya şöyle yazıyor: « Kanaatime göre düşman savaşı kabul etmemekle çok akıllı hareket ediyor. Filosunu limanlarında tutmak suretile Baltık denizindeki eğemenliğine sahip bulunuyor, rus cenahını tehdit ediyor, al-

man sahilini muhafaza ediyor, İsveç ve Norve'ten Almanya'ya vaki olan ithalâtı emniyete alıyor» İngilizleri asıl kızdıran mesele, alman donanması meydana çıkmadığı halde, mayn gemilerile denizaltı gemilerinin gittikçe artan bir tazyıkla Britanya kapılarını vurmaları idi. Zira alman harekât plânında emredilen ve büyük bir enerjile yürütülen denizaltı ve mayn taarruzları tam bu esnada büyük tesirlerini göstermeğe başlamıştı.

Daha savaş başlangıcında Taymis nehri ağzında ingiliz kruvazörü « Amphion » « Königin Luise » nin dökmüş olduğu maynlara çarparak battı. 5 - Eylûl - 914 te (U 21) denizaltı gemisi Firth of Forth da « Pathfinder » kruvazörünü imha etti ve bunun neticesi olarak ingiliz ana üssü olan « Scapa Flow » da bir (denizaltı paniği) zuhûr etti. 22 - 9 - 914 te Hoofden deki facia meydana geldi: 75 dakika zarfında (U 9) denizaltı gemisi (Aboukir), (Hogue) ve (Cressy) zırhlı kruvazörlerini batırdı. 14 - 10 - 914 te ayni denizaltı gemisi (Hawke) adlı muhafazalı kruvazörünü imha etti. 27 - 10 - 914 te İrlanda'nın kuzey sahilinde (Berlin) yardımcı kruvazörünün dökmüş olduğu maynlara büyük savaş gemisi « Audacious » düşerek zayi oldu. Bunlardan başka bir çok denizaltı akınları yapıldı. Gerçi bu akınlar neticesiz kaldı idise de bunların maneviyat üzerine yapmış olduğu tesir, hakiki zayiat kadar kuvvetli olmuştu. Her yerde alman denizaltı gemilerile maynlarının mevcudiyetine ihtimal verilmekte idi. Büyük donanma; demirli olduğu halde hiçbir yerde kendisini emniyette görmediğinden, üslerinden çıkarak denizde kalmağa icbar edilmişti. İngiliz halkı arasında büyük bir hoşnutsuzluk havası esmeğe başlamış, ingiliz admiraltısı şiddetli hücumlara maruz kalmıştır. İngiliz savaş kruvazörleri komutanı olan Beatty, 17 - 2. teşrinde birinci lorda vermiş olduğu bir muhtırada « mütemadiyen alarme edilen ve üslerimizden kaçmağa mecbur olan » sözlerile ingiliz donanmasının durumunu, tahammül edilmez bir hal olarak tavsif etmektedir. « Audacious » un ziyaından sarfınazar, bu tarihlerde yapılması zaruri olan tamirler yüzünden, gemilerden bazılarının tersaneye alın-

masından ötürü büyük dananmanın hayli zayıflamış olması, durumu bir kat daha ciddileştirmişti.

Britanya deniz genel komutanlığile donanma komutanlığının bu durumdan çıkardığı neticeler başka başka idi. Denizaltı gemisi korkusu Celikoyu - bir savaş ihtimaline karşı - donanmanın, kezalik tabiyevî bakımından da daha ziyade çekingen davranmasını teklif eden bir muhtıra vermeğe mecbur etmişti. (30 - 2. teşrin)

Bu vesika çok uzundur. Bunda Celiko, amacının, ancak alman denizaltı gemileri, mayn gemileri ve torpitobotlarının iştiraki hayli güç olan kuzey denizinin kuzey sularında savaşı kabul etmek ve bir savaşta bu gemilerden gelecek tehlikeyi mümkün mertebe ortadan kaldırmak üzere gayet basiretle manevra yapmak olduğunu açıkça söyliyor ve admiraltının itimadını taşıdığı müddetçe « savaştan kaçınır görünen ve belki de düşmanın umulduğu ve beklendiği gibi bir savaşa icbar edilmemesile neticelenebilecek olan » bu tabiyeye ait mes'uliyet ve ittihamları üzerine alacağını bildiriyordu. Admiraltı Celiko'nun bu teklifine muvafakat etti. Fakat ayni zamanda Churchill'in düşünceleri ise büsbütün başka mahiyette idi.

Prens Lui V. « Battenberg » alman neslinden olduğu için 1. deniz lordluğu makamından çekilmek mecburiyetinde kalınca, Churchill, buna halef olarak atılganlığı ile meşhur olan amiral (Fişher) i seçti ve buna alman donanmasını limanlarında kapamak, « Borkum » u işgal etmek ve Baltık denizine girmek üzere alman körfezine karşı plânlar hazırlanmasını emretti. bu hareketi rusların « Pommern » e asker çıkarması takip edecekti. Gerçi Churchill burada pek susuyorsa da, bundan efkârı umumiyedeki galeyan ile beraber donanmada çıkan müşkülâtın tedafüi sevkulceyşin maksada uygun olduğu hakkındaki kanaatinin sarsılmış olduğuna hükmedilebilir. Fakat bu suretle ortaya çıkan taarruz fikri filiyat alanına geçemedi. Donanma komutanı olan Celiko buna muarız bulundu ve hattâ, Churchill'in yazdıklarına göre, başlangıçta bu fikirlere pek hararetle taraftar olmuş bulunan Lord Fişer bile, sonradan diğer fırsatlarda fazlasile göstermiş olduğu o yaratıcı enerjisini burada göstere-

memişti. Bu suretle Churchillin fikirleri yavaş yavaş zevale mahkûm oldu. Fakat kabina donanmayı ayni zamanda koruyarak, iktisadî ablukanın tesirini artırmak üzere, çok önemli diğer bir tedbir almağa karar verdi. Bu tedbir ingilizlerin mahut 2 - 2. Teşrin tarihli kuzey denizinin savaş sahası olarak ilânıdır ki bu, arsıulusal bütün muahedeleri hiçe saymakta ve gerek Almanya ile ve gerekse Almanya'ya civar hükûmetlerle yapılan ve hukukan meşru olan bütün vapur seyrüseferini ingiliz kontrolu altına girmeğe icbar etmekte idi. Buna karşı ise bitarafların yapmış olduğu protostoların hiç bir tesiri olmamıştı. Maamafih bundan sonra meydana gelen iki hâdise, ingiliz efkârı umumiyesini yeniden ve şiddetli bir heyecana düşürmüştü. 3 - 2. Teşrinde alman savaş kruvazörleri, ingilizlerin hiç ummadıkları ve binaenaleyh mukabil hiç bir tedbir almadıkları halde, İngiltere sahilindeki Yarmouth'u bombardıman etti ve bu ilk bombardımanı 16 - 1. Kanunda açık deniz donanmasının Hartlepool ve Scarborough'ya karşı akını takip etti. Sayıca pek çok zayıf olan düşman dananmasının ta adalar hükûmetinin sahillerine kadar muvaffakıyetle yapmış olduğu bu iki akının, ingiliz admiraltısına ve ingiliz donanmasının tarzı hareketine karşı bir çok şikâyetlere sebebiyet vermiş olacağı tabiidir. Bunun neticesi olarak 1. lordun taarruz plânları yeniden pek şiddetle canlanmış ve taarruz fikri son haddini bulmuştu. « Hartlepool » dan beş gün sonra Churchill 1. lorda şöyle yazmaktadır: « kuvvetle kazanılıp kuvvetle tutulabilen deniz aşırı bir üsse malik olmak - borkum murat ediliyor - ve buradan torpitobotlarımızla denizaltı gemilerimiz gece ve gündüz alman körfezini abluka altında tutarak düşman tam bir inhizama uğrayıncıya kadar karada ve denizde mısırrane savaşlara devam etmek bahrî siyasî durumun anahtarıdır. Fakat ben böyle canlı ve her şeye eegemen bir plân tanzim edebilecek kimseyi bulamıyorum». Bunun üzerine bu iş de böylece kaldı. Celiko'nun ancak almanlar tarafından kendilerine müsait şartlar arzedildiği takdirde savaşı kabul etmek istiyen akilâne, basiretkârane ve iktisadî abluka tesiri üzerine dayanan sevkulceyşi, memlekette hâlâ sürmekte olan istilâ korkusuna

rağmen, Churchill'in atılganlına galebe etmiş, fakat sonradan bu atılganlık hedefini değiştirerek İngiltere için feci bir netice veren Çanakkale harekâtının açılmasına sebep olmuştu. İngiliz amiralı Harper, Celiko hakkında bir yazısında bu büyük deniz sevkulceyşi ile hiç bir vakit bir deniz savaşı değil, fakat daima bir deniz egemenliği gayesi güdülmüş olduğunu söylemektedir. Celiko bu suretle duruma uygun şekilde hareket etmişti. Yani ancak bir alman taarruzu, filen mevcut ve ingilizler tarafından da savaşsız olarak tatbik edilmekte olan deniz egemenliğini meşkûk kılacak şekilde tehdit ettiği takdirde, ingiliz noktai nazarına göre, bir savaş icrası mücbir bir zaruret şeklini almakta idi.

Şimdi alman deniz sevk ve idare makamının kendisi için pek müşkül olan bu durumu ne suretle karşılamağa teşebbüs ettiği keyfiyetine gelelim :

Beklenen ingiliz taarruzunun vaki olmadığı görülünce, alman harekât plânının dayanmış olduğu esasların çürük olduğu anlaşıldı. « Alman körfezine karşı ikame edilen karakol ve abluka kuvvetlerine karşı yapılacak taarruzî hareketlerle ingiliz donanmasının zarara uğratılması ve bu suretle kuvnetler arasında bir denkleşme temin edilmesi » aslında böyle bir karakol ve abluka kuvveti mevcut olmadığına göre bittabi mümkün değildi. Fakat « İngiliz sahillerine kadar ulaştırılacak olan kayıtsız, şartsız mayn ve denizaltı taarruzları dahi, gördüğümüz veçhile, hakikaten hatırı sayılır muvaffakıyetler temin etti. Fakat bu muvaffakıyetler harekât emrinde kasdedilen manada bir kuvvet denkleşmesini temin edemedi. Şimdi harekât emrinde, tarafımızdan temin edilecek olan böyle bir kuvvet denkleşmesinden sonra, « donanmanın savaşa sevki » tabirile daha evvel harekâtı harbiyenin cereyan tarzından anlaşılabilecek olan « müsait fırsatlardan istifade » tabiri arasındaki farka gelelim :

Burada mühim bir vuzuhsuzluk göze çarpmaktadır. Çünkü deniz savaşında küçük hareketlerin büyük ölçüde kat'i neticeli savaşlara müncer olması her zaman muhtemel olduğu için « müsait fırsatlardan istifade » ancak donanma komutanlığına bu maksat için donanmanın ortaya atılması serbestisi verildiği takdirde bir muvaffakıyete saik olabilirdi. Halbuki donanma

komutanı bu serbestiyi elde edememişti. Bilâkis mümkün olduğu kadar ağır zayiattan kaçınmak suretile muvaffakıyet elde etmesi şeklindeki bağlar yine olduğu gibi kalmıştı. Çünkü büyük karargâhta henüz donanmanın ortaya atılması istenilmekte idi.

Deniz savaş sevk ve idare makamı, hâlâ ingiliz donanmasının taarruzi hareketlerinden düşmanı izrar edecek fırsatlar zuhûr edeceği ümidine bağlı kaldığı halde, donanma komutanlığı ancak inisiyatif kendi elinde olduğu halde buna ulaşabileceğini çok geçmeden takdir etmiş bulunuyordu. Eylûl nihayetinde amiral İngenohl harekât emrini tefsir ederken, ingilizler alman körfezine taarruz ettikleri takdirde, bütün faidelerin, belki de bütün üstün kuvvetile bu harekete iştirak edecek olan mutaarrız tarafında olacağını, alman nehir ağızlarından çıkacak olan alman donanmasının daha bu çıkış esnasında ingiliz denizaltı gemileri tarafından hasara uğrıyacağını, diğer taraftan almanlar ise hazırlıksız bir halde ve belki de bir kaç gemisinin tamirde veya bir kısım kuvveti Baltık denizine gönderilmek suretile zayıflamış bulunacağı için, tekmil kuvvetile bu taarruzu karşılamıyacağına haklı olarak dikkat nazarını çekmiştir. Buna karşı ise toplu bir halde açık deniz kuvvetlerile, inisiyatif almanların elinde olmak üzere yapılacak bir savaşın makûs neticeler doğuracağını ve bu suretle baskına uğrıyan tarafın düşman olacağını ve bu takdirde düşmanın bir kısım kuvvetlerine karşı muzafferiyetli savaşlar yapılması ihtimali olduğunu ilâve etmiştir.

Maamafih amiral İngenohl bu düşüncelerile hiç bir muvaffakıyet kazanamadı. Bilâkis bu fikirlerdir ki kendisine Kayzer tarafından büyük zayiatı mucip olabilecek her türlü hareketten çekinmesini ve alman körfezine kuvvetli düşman kuvvetleri girmiş olsa dahi yine savaşı kabul etmesini emreden 1/2. Teşrin tarihli bir muhtara verilmesine saik olmuştu.

Bu ane kadar İngenohl düşmanının harekâtına karşı alacağı tedbirlerde « ancak müsait şartlar » gibi aslında tabiî olan bir kayit ile mukayyet olduğu ve bu şartların müsait addedilip addedilmemesi kendi telâkkisine tâbi bulunduğu halde, 6/1. Teşrin tarihli Kayzerin muhtırasile donanma komutanının ha-

rekât serbestisi pek mühim diğer bir bağ ile bağlanmış oluyordu. genel karargâhta (Marne) savaşı akamete uğradıktan sonra kara durumunda meydan alan emniyetsizlik, o zamana kadar bitaraf kalmış olan devletler durumunun nazarı dikkate alınması, kavranması müşkül olan diğer siyasal nüfuzlalar, donanmanın müessir siyasal bir kuvvet vasıtası olarak barış müzakeratı için sağlam bir halde elde tutulmasına saik olmuş ve Kayzer ile deniz kurmay başkanlığının kat'i neticeli bir savaş tehlikesine karşı olan menfi durumunu bir kat daha kuvvetlendirmişti. Kezalik 28 - ağustosta Helgonlad da vukua gelen ileri karakol savaşında, küçük kruvazörlerimizin atılganlıkları dolayısile uğramış oldukları oldukça mühim zayiatta her iki makam üzerinde bu istikamette müessir olmuştur. Halbuki sonradan İskajarak savaşının gösterdiği üzere, gemi malzememiz ile mermilerimizin mükemmeliyetini gösteren tecrübeler henüz o zaman yoktu.

Büyük karargâhta savaşın en hararetli taraftarı büyük amiral Von Tirpiç olduğu halde o bile bu fikrinde kayıtsız ve şartsız israr etmemekte, bilâkis savaşın ancan « Helgonland » dan çok uzak olmamak, nihayet 100 mil dahilinde olmak üzere kabulünü bile tavsiye etmekte idi.

İnsan kendisini o zaman iş başında bulunan şahsiyetlerin yerine koyacak olursa, o gün olduğu gibi bugünde donanmanın ortaya atılması aleyhinde mühim sebeplerin bulunduğunu tasdik etmemek elden gelmez. O zaman savaşın bir kaç sene süreceği tahmin edilmediği için ingiliz ablukasının öldürücü tesiri de takdir edilememişti. Bu sebepten savaş için sevkulceyşi bir mevcudiyet hisolunmayordu. Bilâkis donanmanın sevk ve idaresi hakkındaki bütün teşebbüslerde daima, donanmanın mutlak bir savaşa girişmesi istenilmekte idi. Fakat bütün bu gayretlerle muayyen bir hedef uğrunda döğüşmek değil, bilâkis alman ulusunun girişmiş olduğu bu hayat memat mücadelesinde donanmanın şahsiyetinde toplanmış olan savaş kuvvetini ortaya koymak gayesi güdülüyordu. Buna karşı ise, bu savaş kuvvetinin mümkün olduğu kadar sağlam bir halde elde tutulması hakkındaki sebeplerin daha kuvvetli olduğu sabit oldu. Bunu

bir düşman ağzından Churchill'in sözlerinden anlıyor ve bunları burada bir daha tekrar ediyoruz:

Yalnız kuvvetli bir alman donanmasının varlığı bile Baltık denizini ve alman sahillerini düşmandan temiz bulunduruyor, Rusya'nın acun ile alâkasını kesiyor, halbuki bunun ziyaı ile iş bitmiş demek olacağı için, bunun alman savaş sevk ve idare makamlarının kararları üzerinde çok büyük tesirler icra etmiş olacağı gayet tabiidir.

Bu şartlar altında, Marne savaşından sonra denize doğru bir yarış başladığı ve kanal sahilleri etrafındaki savaşın artık sahilde cereyan edeceği anlaşıldığı zaman, ordu ile donanmanın ne suretle çalışma birliği yapabileceği meselesi maalsef yine düşünülememişti. Malûm olduğu üzere I. Teşrinin ikinci yarısında Yser de cereyan eden savaşlarda ingiliz deniz kuvvetlerinin yan ateşi almanların karadaki taarruzlarının durdurulmasına kat'i olarak yardım etmiş ve alman donanması ise buna hiç müdahale etmemiştir. Böyle bir taarruz her halde donanmanın ortaya atılmasını mucip olabilirdi. Fakat deniz savaş sevk ve idare makamı, bu ande, her zamandan fazla böyle bir düşünceden uzak bulunuyordu. Bugün biliyoruz ki ingiliz büyük donanması tam bu ande, Flander de kat'i savaşların cereyan ettiği sıralarda, birçok gemileri tamirde bulunduğu için sayı cihetile zayıflamış ve Orkney adalarının batısına çekilmişti ve alman donanması bu ande Flander sahillerine karşı bir taarruz yapsaydı, bunu belki ingiliz donanması vakit ve zamanile karşılayamıyacaktı. Alman deniz savaş sevk ve idare makamı bu hakikati o zaman bilmiyordu. Fakat bu bilinmemiş olsa ve donanmanın ortaya atılması mecburiyeti hâsıl olsa dahi, bu defa orduya yardım etmek üzere bir taarruz yapılması doğru bir hareket olurdu.

Açık deniz donanması böyle bir hareket için kuvvet ve cesarete sahip olduğunu 3/2. Teşrinde ingiliz sahillerindeki Yarmouth ve Lewestoff'u bombardıman etmekle gösterdi. Fakat bu hareket maalesef Flander savaşları için çok geç kalmış olduğu gibi onunla hiç bir ilgisi de yoktu. Bu hareket dahi donanmanın ortaya atılmasını icap ettirebilirdi. Eğer böyle bir taarruz, on gün evvel Flander istikametine doğru yapılsa ve ayni zamanda ingiliz gemilerinin bombardıman mevkilerindeki sular maynlarla kirletilseydi, kat'i neticeli savaşların cereyan ettiği günlerde kara cephesinin yükünü hafifletmek bakımından çok münasip bir iş görülmüş olurdu.

Yarmutha karşı yapılan taarruz ile bunun arkasından I. Kânunda Hortlepool ve Scarborough'nin bombardımanı, Alman açık deniz donanmasının yapmış olduğu taarruzi hareketlerdirki, çok üstün kuvvetteki ingiliz donanması bu hususta alman donanmasile ayni safta yer alamaz. Bütün savaş esnasında hiç bir zaman tek bir ingiliz mermisi alman toprağına düşmemiştir. Her iki harekete ait plânlar donanma komutanlığının inisiyatifinden doğmuş ve büyük karargâhta egemen olan çekingen zihniyete rağmen Kayzerin muvafakatine iktiran etmişitir. Bu hareketler, savaşa kavuşmak için müsait şaartların ancak taarruz kendi tarafımızdan yapıldığı takdirde elde edilebileceği hakkında donanma komutanlığının yukarıda behsedilen ve tamamile doğru olan kanaatını teyit etmişti. Fakat donanma komutanı tabiyevi harekette maalesef kayzerin 6 II. teşrin tarihli emrine bağlı kaldı. Bu bağlılık, kendisinin Hartlepool'n bombardıman edildiği gün, adet ve kuvveti tesbit edilemiyen düşman mukbil tesiri kakşısında, ana kuvvet ile savaştan kaçınmasına ve vaktinden evvel geri dönmesine sebep oldu. Donanma komutanının bu kararı sonradan haklı tenkitlere uğradı. Çünkü donanma komutanının bu hareketile ingiliz sahillerine kadar ileri sürülmüş olan savaş kruvazörleri ile hafif kuvvetler tehlikeli bir vaziyete düşebilirlerdi ve hattâ düşmüşlerdir bile.

Sonradan anlrşıldığına göre o gün savaş yapmak için elde edilmeğe çalışılan müsait fırsatlar zuhur etmiş olduğu halde donanma komutanının eli, kolu bağlı olmasından dolayı bundan istifade edememiş olması bir kat daha teessüfe şayandır. Çünkü, Ingenohl'in karşısındaki İngiliz kuvvetleri II. savaş filosile amiral Beatty'nin savaş kruvazörleri idiki bunlar toplanmış bir halde bulunan açık deniz donanmasından kuvvetçe çak aşağı bulunuyordu. Eğer alman donanma kumutan-

lığı operatif olarak tam bir hareket serbestisine sahip olsaydı, burada ingiliz donanmasının bir kısmile çarpışmak ihtimal dahilinde idi.

Amiral İngenohl başlangıçta henüz yoklama nevinden olan bu taarruzlarla bir ileri hareket yolu göstermiş bulunuyorduki bu, gerek her iki taraf kuvvetler nisbetine ve gerekse sevkulceyşi duruma uygun düşmekte ve büyük muvaffakıyetler vadetmekte idi. Bu ileri hareketin manası, ric'at yollarını emniyette bulundurmak suretile ana kuvveti Alman üslerinden münasip bir mesafeye kadar sürerek en seri alman kuvvetlerile ingiliz topraklarının en zaif noktalarına kadar taarruzlar yapıp düşmanı donanmasından kuvvet ayırmağa mebur etmek ve sonra bu kuvvetleri müsait şartlar altında savaşa icbar etmek ümidi idi. Daha Hartlepool günü yapılan bu ileri hareketin, düşmanı beklenen müdafaa tetbirlerini almağa sevkettiğini gördük ve bu tabiyenin 1916 senesinde amiral Sheer tarafından operatif olarak daha buyük serbesti ile tevsi edilerek bize İskajerakta bir alman zaferi kazandırmış olduğuna şahit olduk. Şurası kayda değerki amiral İngenohl bile İskajerakın kat'i netice savaşı için muhtemel bir savaş sahnesi olacağına her zaman işaret etmiştir. Eğer « Dogger bank » da bizim için gayrı müsait cereyan etmiş olan kruvazör savasından sonra, 1 - Şubat - 915 te kayzerin emrile forsunu indirmemiş olsaydı, İngenohl'ın donanma sevk ve idaresi kendisi tarafından tatbik edilen taarruz tabiyesinin temadisi esnasında daha 1915 te bize bir İskazarak zaferi temin etmesi imkân haricinde değildi.

Artık mütaleamızın sonuna geldiğimiz için hûlâsa edelim: İngilizler tarafından 1914 savaş snesinde takip edilen tedafüi sevkulceyşin, ingiliz donanma komutanının bizi, bizim için gayrı müsait şartlarla kat'i netice savasına icbar etmekten başka bir şey olduğu o zaman için olduğu gibi bu gün dahi kabul edilemez. Bu şartlar altında donanmamızı savaşa sokmak mes'uliyeti, zaferin ancak başka suretle kazanılamıyacağı bilindiği, yahut diğer bir tabir ile zaferin kazanılması için lüzum görülen sevkulceyşi bir hedefin ele geçirilmesi icap ettiği takdirde deruhte edilebilirdi. Bilfarz: ablukayı kırmak üzere ordu ile donanmanın müşterek harekât yapmak suretile Fransa kanal sahillerinin zaptı gibi.

Kendisinin sonradan kayitsiz, şartsız denizaltı savaşının açılması için vermiş olduğu karar buna benzer bir karar idi. Çünkü bu karar savaşı kazanmak için artık başka çıkar bir yol görülmediği için verilmişti.

Donanmanın savaşa sevkinde sevkulceyşi bir mecburiyet olduğu bu gün anlaşılıyor. Fakat 1914 te böyle bir fikir kimsede uyanmamıştı. Bunun böyle olmaması bir tesadüftür. Fakat bir kabahat değildir.

Bir savaş ile düşmanı yalnız izrar etmek gayesi düküldüğü müddetçe, amiral İngenohl tarafından 1914 son baharında başlanmış olan mahdut hedefli taarruzi hareketler usulü, bu gayeye doğru giden doğru bir yoldu. Bu yol, bütün İngiliz donanması yetişmeden evvel düşmanın bir kısım kuvvetlerile bir savaşa girişmeğe ihtimal verdirmekte idi. Elde edilmeğe çalışılan kuvvet denkleşmesi bu şekilde bir veya iki darbe ile tahakkuk ettirilebilirdi. Fakt bu gibi muvaffakıyetler, ancak donanma komutanına, bu şekilde hareketler icrası için operatif olarak tam manasile bir hareket serbestisi, bilhassa donanmanın savaşa sevki müsadesi, verildiği takdirde beklenebilirdi. Buna muvaffak olunamaması alınan yanlış tetbirlerin neticesidir ve buna teessüf etmemek mümkün değildir.

Çeviren
Dz. Yzb. SÜREYYA BORA

Dalgıç talim ve terbiyesi

1928 senesinde Vaşington tersanesinde derin su dalgıç okulunun tesisinden evvel dalgıç talim ve terbiyesi rasgele sistem ve metotlarla yapılıyordu. Topçu gediklileri, torpitocular kısa bir talim terbiyeden sonra dalgıç oluyorlardı. Fakat bunlardan pek azı mesleğe hevesli, vücutça kabiliyetli ve soğuk kanlı olarak zuhur ediyor ve bu alanda kullanılabiliyorlardı. Şimdi bu okuldaki kurs 6 aya çıkarılmıştır. Talebe bilfiil dalmayı, dalma cihazının kullanılmasını ve dalgıç ödevlerini öğrenerek tam bir mütehassıs olup her türlü dalgıç işlerinde ehliyetli olarak okuldan çıkmaktadırlar.

Bugüne kadar subayların talim ve terbiyesi o kadar fazla ihmal edilmiştir ki s. 51 ve s. 4 denizaltı gemilerinin tahlis ameliyesinde gemilerin hakikî durumlarını tesbit için pek az adette subay bilfiil su altına inmişlerdir. Bahriyenin her şubesinde olduğu gibi bu şubesinde de subayların bu işin en ilerisinde olmaları lâzımdır.

Bu meslek talipleri gayet sıkı bir sıhhî muayeneden geçirilmekle bugüne kadar vukua gelmekte olan ve CAİSSON (teşekkül hubbat) [1] hastalığından doğan kazaların adedi azaltılmaktadır. Tazyik azaltma cetvellerinin tanziminde ciğer ve kalbin harekâtı esas tutulduğu için bu uzuvların durumu bilhassa ehemmiyetlidir. Çok şişman adamlar bu işe elverişli değildir. Çünkü şişman vücutler nomal vücutlere nazaran beş

[1] Bizde (teşekkül hubbat) denilen bu hastalık dalgıçlarda muzayyik hava içerisinde çalışanlarda husule gelir. Bu hastalığın sebebi, tazyik altında bulunan bir vücuttan tazyikin ref'i esnasında nitrojen habbelerinin ayrılarak vücude yayılmasıdır. Âraz çok muhtelif tarzlarda gözükür isilik habbelerinin mutedil ayrılması ve yayılması neticesidir. Mafsallarda adelelerde vücudun her hangi bir kısmında ağrı yapar. Parmak uçlarında felç, baş dönmesi, teneffüste güçlük ve şuurun kaybolması ekseri ahvalde vaki olur.

misli nitrojen neşrederler. Nromal, sıhhatli vücutlar yüksek tazyikın tesirlerinden daha az korkmakla beraber tehlike daima mevcuttur. Matlup olan sıhhî muayene geçirildikten ve doktor raporu okula gönderildikten sonra talebe dalgıç talim ve terbiyesine başlamağa hazırdır.

Talim ve tedrisat için bir bina dahiline konulmuş bir talim sarnıcı kullanılır. Bu sarnıcın üstünde mevcut kapak tazyikli dalışlarda kapanır. Sarnıç o şekilde techiz edilmiştir ki dalmış bir dalgıcın vücudu üzerine her hangi bir umukta vaki olacak tazyik bu sarnıç dahilindeki su üzerine verilen hava ile elde edilebilmektedir.

Verilmekte olan bu hava tazyikinin azaltılması ile de vücut üzerinde tamamile umktan satha çıkıyormuş tesiri elde edilmektedir ki bu suretle tazyikin tenakusu eldeki cetvellere nazaran âyar edilebilmektedir. (Tazyik odası) denilen diğer hususî bir sarnıç talebe dalgıçlarda hava tazyikinden mütevellit aksi tesirleri tecrübe etmek ve CAİSSON hastalığının tedavisi için kullanılır. Bunlardan başka dalgıç talimleri için iki torpito hava kompressörü, müteaddit hava depoları ve diğer bazı aletler dalgıç talim ve terbiyesi için bulunması zarurî olmaktadır. Özel olarak techiz edilmiş 70 kademlik bir dalgıç filikası her zaman için okul emrinde bulunmak üzere tefrik edilmiştir. Bu filika ile tersane ve daha uzaktaki dalışlar yapılır.

Talebe dalgıçlara evvelâ hava, ekzost valflarının kullanılması tazyikin tezayüdünde ağız açarak ve yutkunarak kulakların korunması gibi dalgıçlığın mühim esasları öğretilir. Bunları yapıp yapmadıkları tazyik odası içersinde miktarı kâfi hava tazyikı tahtında da kontrol edilir. Bundan sonra sarnıç dahilinde az tazyikle daldırılır. Bu birinci dalışta (Muvazene) talimi yaptırılır. Yani tasa gelen havanın alışı ve ekzostu ile sarnıç dahilinde yüzmek ve yahut menfi sephiye alıp sarnıcın dibinde sürünmek, yatmak gibi hareketler yaptırılır. Bu ilk dalış bir ilk tren seyahati, uçağa binişten farksızdır. Yalnız mesele başlangıçta kendi kendinin pilotu veya makinişti olabilmekten ibarettir.

Müteaddit müptedi dalışlarından sonra talebe tank içinde aletler kullanır. Keski çekiç ile perçin başları kestirilir. Bir talebeye hiç dışarı çıkmadan bir perçin kestirilir. Bundan sonra iki dalgıç çift olarak bir ande dalarak birisi keskiyi perçin üzerinde tutar diğeri de ağır bir balyozu sallar bu ameliyede bir defa dalışta perçin yerinden oynatılıncaya kadar devam eder. Ve sonra her dalgıç destere ile bir maden parçası keser. Bundan sonra her dalgıcın bir perçin veya armuzu kalafat etmesi temin edilir. Hava mak'abı ile çelik levha üzerine delik deldirilir. Ve badehu bu deliklere kavalye vurdurulur. Bütün bu ameliyede dalgıçlara en müşkül durumlarda çalışıyormuş gibi tam takım elbise giydirilir. Ve eldiven kullandırılır üç parmaklı kalın eldivenlerle, kesilmiş bir saç levhayı yerinden oynatmak kolay bir iş değildir. Talim ve terbiyenin bu safhasında iki mühim noktayı göz önünde bulundurmak lâzımdır. Birincisi dalgıça su altında çalışmayı talim etmek ikincisinde bir dalgıç içinde çalıştığı elbise ile son derecede ünsiyet ederek alelâde su üstünde çalışıyormuş gibi hareket etmesini ve aleti hemen hemen otomatik bir şekilde kullanmasını temin etmektir.

Talebe sarnıç dahilinde el ve kuvvei muhrrrike ile çalışan aletleri kullanmakta meharet kespettikten sonra tersanedeki nehirde dalışa başlarlar. Evvelâ karadaki maddelerin keşfi ve bu maddelere ulaşılması öğretilir. Bundan sonra aydınlık ve temiz sarnıcın dibinde yapılan işlerin aynı suretle çamurlu nehrin karnında yapılması temin edilir. Talim ve terbiyenin bu kısmı, ileri de alacağı durumlarda tesadüf edileceği fena rüyet şeraitini düşünmiyerek, talebenin kendisini (sarnıç dalışlarından aldığı neticeye nazaran) mütehassıs zannederek işe vereceği ehemmiyeti azaltması bakımından çok mühimdir. Bazı zamanlar vazifedar dalgıçların tesadüf ettikleri müşkül işlerde okulun (Dalgıç kursunun) talebesi çağrılır. Bir defasında (Anacastia) deresine yuvarlanmış olan bir yolcu katarının ankazının temizlenmesi için, bir defasında da Chesapeakeohio kanalında boğulmuş bir cesedin çıkarılması ve bir başka defasında da Potomae nehrine düşmüş olduğu rapor edilen bir banka hırsızını muvaffakıyetsizlikle aranması için kurs talebesi çağrılmıştı. Son kurs talebesi deniz uçak istasiyonunda batmış iki filikanın ve altın kupa yarışında alabura olmuş bir yarış teknesinin tahlisiye ameliyesinde çalışmıştır. Bu gibi dalışlar talebeye yeni mesleklerinin filiyat sahasında ameli tecrübesini temin eder.

Talebe 90 kadem derinliğe kadar dalmış umkunu arttırır. Bu gibiler ayda 10 dolar fazla tahsisat almak üzere ait olduğu dairece ikinci sınıf dalgıç olarak tasdik edilir. Bundan sonra dalgıçlar sarnıç içerisinde oksijen ile levha kesmeğe başlar. Sarnıç içerisinde bu işte muvaffak olanların nehirde de oksijeni aynı suretle kullanması lâzımdır. Gaz ile kesme ameliyesini müteakip derhal elektrik arkının su altında kullanılmasına başlanır ki bu iş ancak sabit olarak yapılır. Nehirde kullanılmaz.

Dershane ödevlerinde dalgıç jurnalı tutmak muzık hava meselelerinin hesabı, dalgıç elbiselerinin tamir ve ıslahının ameli usulleri, el dalgıç tulumbularının sökülmesi ve over olu ve bunların kifayetlerinin tecrübesi gibi hususatta mevcuttur. Dalgıçlar denizaltı gemileri personalının tahlisiye yeleklerini kullanarak talim sarnıcı dahilinde sığ sularda sığ su elbisesile dalarken malûm olmıyan derinliklere tesadüfte ani firarı temin edebilmek için talimler yaparlar.

Bundan sonraki dalışlar her talebe için sarnıç dahilinde 25 kademden 100 ve 300 kademe kadar çıkabilir. Bu derin su dalışlarından evvel her talebenin hava tazyikine mukavemet edip edemiyecekleri tazyik odasında bu umuklara mukabil hava taziyi altına alınarak sıhhî bir teftişten geçirilebilirler. Caisson hastalığına ilâveten başka bir güçlük daha ortaya çıkar oda : Bu umuklarda ve yahut buna mukabil olan beher pus murabbaına 110 libre hava tazyikının teneffüsünde vücude giren oksijen mikdarı [1] hali normalde 1,5 atmosferlik oksijen teneffüsünde müsavidir.

[1] Havada takriben % 20 oksijen vardır. Bunun içindirki 5 atmosfer tazyikinde havanın içerisindeki oksijen tazyiki 1 atmosferlik saf oksijen tazyikine müsavidir.

Oksijen tazyiki dalgıç üzerinde acaip uyuşturucu bir tesir göstermeğe başlar. 250 kadem gibi derin umuklarda uzun zaman kalmak oksijen tesemmümünü intaç eder ki bu da bir nevi zatürreedir.

Bunun içindir ki çok derin dalışlar azamî 15 dakika olarak tahdit edilmiştir.

Her yaz üç haftadan mürekkep iki safha talim ve terbiyesi için (geçen üç sene zarfında) bir denizaltı gemisi kursun emrine verilmişti. Talim ve terbiyenin bu mühim safhasıda kurs talebesi denizaltı gemisine alınmış ve dalgıç filikasıda denizaltı gemisini takip ederek Dahlgrenpiney Point sahasına gidilmişti. Denizaltı gemisi 25 kademlik umka demirlemiş ve her öğleden evvel mevzii bir dalış yapmış takriben 3 saat kadar kaırda oturmuştur. Denizaltı gemisi su üstünde iken telefon kabloları gemiye bağlanıyor ve geminin başına ve kıçına bağlanan tahta şamandıra geminin kaırdaki mevkiini su üstünde tamamile gösteriyordu. Bu şamandıraların ve kabloların dalgıç filikalarına alınıp dalışa hazırlanmak ekseri ahvalde müşkülâtı mucip olduğundan dalgıçlar bu müşkülâtı defetmek için icap eden tecrübeleri kazanıyorlardı. Vakit müsaade ettiği takdirde her dalgıç her gün bir iniş yapıyordu. Evvelâ kendisini geminin güvertesine alıştırıyor ve sonra tahlisiye hava tertibatının mevkilerini buluyor ve nihayet su üstünden verilen bir hava hortumunu bunlardan birisine bağlıyordu. İnişlerde ya kule kaportasına ve yahut güvertedeki diğer kaportaların birisine giderek tas vasıtasile madenî sesler yapıp gemi içerisile irtibat teminine çalışıyor ve bir an için kendi havasını keserek gürültü önüne geçip içeriyi dinliyor ve denizaltı gemisi mürettebatile muhabere temin ediyordu. Denizaltı gemisile yapılan talimler esnasında talebeye nehrin akıntı ve çamurlu kaırında yürümek ve fena met cezir hallerinde çalışmak talimleri yaptırılır. Bu suretle dalma sarnıçlarına dalışlardan ödev dalışlarına yaklaştırılırlar.

Muvaffak olan talebe birinci sınıf dalgıç olarak denizaltı gemileri ana gemisine ve yahut kurtarma gemilerine tayin edilirler ki bunlar her altı ayda asgarî 150 kadem umka dört

dalış yapıp ve her dalışta asgarî 20 dakika durarak birinci sınıf dalgıçlık durumlarını muhafaza ederler.

Denizaltı gemileri kurtarma gemilerinde ödev alan denizaltı kurtarma cihazı kullanma okulu subaylarile dalış postaları başında bulunan gedikli subayların aynen mükellef eradın geçirdiği bu altı aylık kursu geçirmeleri mecburidir. Mükellef erata ilâveten bu subaylara Coissen hastalığının tedavi usullerinin, tazyik mütenakıs cetvellerinin kullanma tarzları ve bu cetvellerin istinat ettiği nazariyatıda öğretilir.

Subaylara bu suretle ihtisası talim terbiyesi yaptırılmaktan maksat dalgıç talim ve terbiyesinin sıkı kontrol altına alınarak vukua gelen kazaların asgarî hadde indirilmesidir.

Çeviren
Dz. Yzb. SÜREYYA BORA

[1] Caisson hastalığından korunma

1836 da Triger tarafından Caissonun keşfinden ve 1867 de dalgıç başlıklarının oldukça vâsi mikyasta kullanılmasından beri yüksek hava tazyikının vücut üzerindeki tesirleri de tetkik edilmektedir. Bu araştırmalar sayesinde kazaların yüzde miktarında hissedilir bir azalma vardır. Buna rağmen halledilememiş dikkate değer bir çok meseleler mevcuttur. Hali hazırda bu sahada araştırma yapanlar pek azdır. Belki de memleketimizde bu maksat için Vaşington tersanesindeki (Exprimental Diving Unit) müessesi kadar iyi teçhiz edilmiş başka bir müessesede yoktur. Pittsburğh da mayn bürosu ile müştereken oksijen - Helyum gazleri üzerinde meşgul olmak üzere 1927 de işe başlamış olan bu müessese personalı denizcilerden mürekkeptir. Derin su dalgıç okulu ile ayni bina dahilinde bulunan bu müesseseyi okulla karıştırmamalıdır.

Subay personalı bir deniz subayı, iki deniz doktoru ve bir sivil kimyagerden mürekkep olup mürettebatını da bir baş dalgıç, tecrübeler yapmak için 9 birinci sınıf dalğıç, üçü laboratuvar teknisyeni olmak üzere 4 eczacı gediklisi teşkil eder dalış tecrübeleri 10 kadem irtifaında, 10 kadem kutrunda ve 8 kadem derinliğinde su doldurulan bir talim sarnıcından yapılır. Sarnıç cidarı iki pus kalınlığında çelikten yapılmış olup beher murabbaı pusa 400 libre tazyika mukavimdir. Bu sarnıç ta elektrik tenviratı olduğu gibi muhtelif gözetleme lumbuzları, dalacak dalgıç için telefon tertibatı ve hava irtibatı, tazyik ve ayar (Egzost) valfları mevcuttur.

[1] Büyük köprü ayaklarının yapılmasında kullanılan dalma sandıklarında çalışmaya verilen isimdir ki Büyük savaşta Yavuzun yaraları istinyede bu vasıta ile tamir edilmişti. Bu işçilerle dalgıçların ekseriyetle müptelâ oldukları ve bizde kaba tabirle (Makine vurması) dedikleri hastalıktır.

Tazyik odası, cihazın en esaslı kısmı olup 15 kadem tulünde, 7 kadem kutrunda ve 500 libre tazyika mukavemet eden ufki bir üstüvanedir. Tazyik odası, müdavat menhulu, giriş menholu tabir edilen ik menholla, telefon, elektrik, gözetleme lumbuzları, dahilden ve hariçten kullanılabilen tazyik ve ayar (Egzost) valflarile teçhiz edilmiştir. Tazyik manometreleri, civalı manometreler ve umk mukayyidi talim sarnıcı ve tazyik odasına bağlıdırlar. Muzık hava eski sistem bir denizaltı gemisi hava şişesinden alınır. Bu şişeler 250 atmosferlik 2 torpito hava kompressörü ile doldurulur. Arzu edildiği zaman vakyum yapılabilmek için bu kompressörlerden birisinde aksi hareket donanımı vardır. Gaz ve kan tahlillerile diğer hususatta müessese subaylarının tetkinkatına, arayışlarına yardım edecek kimya tetkiklerini yapabilir ve Caisson kastalığından korunma çarelerini aramayı muktedir bir laboratuvarı vardır.

Hava tazyikına maruz vücutların tazyikın ref'inden sonra çektikleri ıztırapların sebeplerini ilk defa olarak 1854 te Pol ve Watelle ismindeki iki fransız tetkika başlamışlar ve Caisson hastalığının, vücudun tazyika maruz kalma müddeti, tazıkın derecesi ve tazyikın ref'i sürati ile alâkadar olduğunu meydana çıkarmak gibi mühim müşahedelerde bulunmuşlardır. Tazyikın fazlalığı bir zarar yapmaz. Yalnız hali tabiiye avdet mühim bir mesele teşkil eder kı bu da ayni vücude tekrar tazyik tatbik edilmekle tedavi edilir. Bu esasların doğruluğu meydana çıkmıştır. Senelerden beri bir çok taraftar bulan (Mechanical Congestion) nazariyesini ilk defa olarak Pol ve Watelle ortaya koymuştur. Bu nazariye sahipleri, vücudun süratli tazyik tenakusuna mukavemet edemediğini, binaenaleyh ciğerlerde ve deveranı demde ihtikan husule geldiğini kabul etmektedirler.

1868 de Panom, 1869 da Le Royde Mericourt tazyik tenakusu esnasında gazin vücutta tahallül ederek habbeler teşekkül ettiğini beyan etmişlerdir. Ve 1878 de Paul Bert kendi nazariyesini ortaya attı bu doktorun yaptığı tecrübelerde bir insan veya hayvanın muzık hava teneffüs ettiği zaman kanının mürekkebatı dahiline mütezait bir miktarda azot olarak diğer ensace tevzi ettiğini gösterdi. Tazyıkın azalması esnasında eğer

bu azaltma kâfi derece yavaş ise azotun fazla kısmı ciğerlerden firar eder eğer çok süratli tenakus vaki olursa kanda ve ensaçta habbeler teşekkül eder; ev'iyyeyi şariyeyi tıkar, devranı demi kat'eder veyahut mihaniki zorlama ile Caisson hastalığı arazını göstermeğe sebep olur. Paul Bert den çok evvel 1670 de Robet Boyles nin hayvanlar üzerinde yaptığı tetkikte hava tazyikının azalması esnasında kanın köpürdüğü ve hava habbelerinin devranı deme karıştığını görmüştür. 1857 de Hoppe-Seyler bu tecrübeleri teyit etmiş ve habbeleri kalp ile velidi ecvef ler (Vena Cava) de bulmuştur. Le Roy de Mericourtun Akdenizde Sünger dalgıçları üzerindeki müşahedesine göre tazyik azalmanın en salim sürati beher atmosfer için 10 dakikadır. Diğerleri de bu zamanın iki misli olmasını iddia etmektedirler. Vücudun massettiği azotun hesabına ilk defa olarak Almanyada Zuntz tarafından teşebbüs edilmiştir. Heller, Meger ve Fon Schröter salim tazyik azaltmayı beher atmosfer için 15 dakika kabul ederek vücudun, tazyik azalma muntazam olmak şartile beher dakikada eritebileceği azot miktarını Zuntzun metodu ile hesap edebileceklerini ve Caisson hastalığını intaç etmiyen tazyik azalmalarında vücutta hiç işba vaki olmıyacağını kabul etmişlerdir. Bunların faraziyeleri hatalı olmasına rağmen tazyik azaltma cetvellerinin hesabında kuvvetli esaslar bulan diğer arayıcıların mesailerine yardım etmişlerdir.

Bugün kullanılan bütün tazyik azaltma cetvellerinin esası olan nazariyeyi 1907 de J. S. Haldane ile arkadaşları ortaya koymuşlardır. Henry ismindeki bir âlimin kanunlarına nazaran her ferde göre değişen işba halleri mikâp santimetre ile ölçülmeyip yüzde olarak hesap edilir.

Mevcut kanın tam devrini bir dakikada yaptığı kabul edilerek bir kaç devirden sonraki işba derecesi ancak lugarıtmik bir münhani ile hesap edilebilir. Bununla beraber vücudun her kısmı ayni suretle işba haline gelmemektedir. Bunun içindir ki Haldane 5, 10, 20, 40 75 dakikada yarım işba haline gelen ensacı tesbit etmiştir. Vahit zaman da yarım işba haline gelen bir nesiç grafa nazaran iki vahit zamanda $\frac{3}{4}$, 3 vahit zamanda $\frac{7}{8}$ . . . . . . ilâ. Yüzde yüz işba ancak hattı mücanibi

olan bir münhani teşkil eder. Bu grafta işbaın yüzde miktarı, mecmu umkta veya mecmu tazyikta mecmu işbaa sebep olan azot miktarına tebdil edilmiş olduğu halde okunur. Meselâ: Henry nin kanununa göre bir nesiç 1 atmosferlik bir tazyikta massettiği azat miktarının 3 mislini, 3 atmosferlik tazyikta masseder. Ve 4 mislini de 4 atmosferlik tazyikta beleder. Eğer vücutte 4 atmosferde yüzde 75 işba vaki olursa 3 atmosferde yüzde 100 işba vaki olduğu zaman kadar azot massetmiş demektir.

Haldane 33 kadem derinliğindeki tazyika maruz bulunan (ki bu tam iki atmosferdir) bir vücudu tazyik azaltmağa maruz bırakmağa lüzum olmadığına nazaran çalışılan azami umktan, yani azami işba halinden birdenbire yarısına kadar çıkarılmasının, salim bir hareket olacağını müşahede etmiştir. 10 kademlik kademelerle yapılan tazyik azaltmalarda vücudun hiçbir noktasına vaki tazyik tatbik edilmiş azami tazyikın yarısına düşmez. Bu metod tazyik azaltma zamanını, tazyiklar arasındaki farkın büyük emniyetinden istifade ederek, kısaltmaktadır. Halbuki muntazam tazyik azaltma metodunda, suudun başlangıcında Ensice işbaa devam ediyor ve nihayette de yarım emniyet nisbetini tecavüz etmesi pek muhtemel bulunuyordu.

Haldane nazariyesi terakki uğurunda en büyük bir adımdır. Bu nazariye tazyik azaltma cetvellerinin hesabı için ortaya sağlam bir esas koymakla beraber elân şayanı dikkat bir derecede tevali eden dalgıç hastalıklarının önüne geçen ve bütün meseleleri kökünden halleden nihai bir çare olamamıştır; ayni zamanda çok derin umklar ve uzun dalışlar için uzun tazyik azaltma zamanına ihtiyaç hissetmek Caisson ve tahlisiye işlerinde ciddi muvaffakıyetsizliklere sebep olmaktadır. Bu meslekte henüz bizce meçhul bir çok amillerin bulunduğuna bir çok deliller vardır. Personala daha fazla emniyet temin etmek için lâzım olan kararlar, ancak daha bir çok kifayetli dalışlarda yapılacak tetkikattan sonra verilecektir.

Meselâ: İşba hallerinin muhtelif derecelerinin habbe teşekkül zamanları takribi olarak kestirilebilirse dalgıç derhal satha çıkarılıp tazyik odasına alınmakla yorulmuş, ıslanmış veya yara-

lanmış ise icap eden tedbirleri almak imkânı elde edilebilir. Ahvali fevkalâde bu muamelenin ehemmiyetini arttırır. İptidaî tetkikat 168 kademlik bir umkun fevkinde makul bir müddet çalışılırsa tazyik odası tedavisinin amelî bir surette tatbik edilebildiğini göstermektedir.

Tazyik azaltma cetvellerini kısaltan bir çok metodlar ortaya konmuştur. Cetvellerin daha kısa zamanlarla umuk değiştirme esasına göre tanzimi bazı ahvalde lüzumsuz emniyet tedbirlerini bertaraf etmektedir. Haldane nazariyesindeki yarım işba nisbetinin tadili de düşünülecek ayrı bir meseledir. 33 kademden fazla bir umkta çalışan bir dalgıç birdenbire tazyik azaltmayı beklemeden yukarı çıkar ve Caisson hastalığına tutulursa bu hâdise bazı ensicenin gaz hacminin iki misline çıkmasına tahammül edemediğini ispat eder. Muhtelif umklarda tazyika maruz kalma müddetinin tesbiti muhtelif ensicenin işba emniyet nisbetini daha iyi gösterecektir. Teşekkülü hubbat vaki olmadan ve tazyik azaltma yapılmadan 200 kademe kadar yapılan yüzlerce dalışın tahlilinde, tatbik edilen 5 dakikalık tazyik işbaı 5.5 - 1 nisbetine kadar çıkar. 10, 20, 40, 75 dakikalık tazyiklar da mütenazıran 4.5 - 1, 3.2 - 1, 2.3 - 1, 2.0 - 1 nisbetindedirler. Bu nisbetlerin kullanılmasile kısa dalışlar için tazyik azaltma ehemmiyetli miktarda azalacaktır. Bu suretle uzun zaman tazyika maruz kalınmadan çalışılarak sık sık satha çıkmakla dalgıçlar daha fazla iş görebileceklerdir.

İfrat derecede uzun olmamak şartile her tazyik azaltma cetveli normal vücutlar için normal şerait altında emniyetlidir. Çoktanberi malûmdur ki fertlerin hassasiyeti başka başka olduğu gibi her ferdinki de zamanla mütebeddildir. Bir insanın dalışa başlarken hassasiyetinin artması şayanı kabul olmadığı meydana çıkmıştır. Bu hassasiyetin bazı sebepleri de yaş, şişmanlık, yorgunluk, soğuk ve müskirat kullanmaktır. Bu gibi hallere tesadüf edildiği zaman hakikî müddetten fazla bir tazyik azaltmakla veyahut fazla tazyikten tamamile içtinap edilmekle hastalığın önüne geçilmeğe çalışılır.

Hassasiyet bazen kalb faaliyetile alâkadardır. Haldane tazyik azaltma metodu kanın normal ve vasatî olarak dakikada bir devir yaptığı farzedilmesine istinat eder yani normal kabul edilen bir adamda kalbin bir dakikada geçirdiği kan miktarı vücudun mecmu kanına müsavi addedilmiştir. Yemek yemek, rubî hastalıklar ve bedenî hareketler kanın devir süratini normalin 15 misline çıkartır ve bilâkis yorgunluk, hararet düşüklüğü ve dalışa tekaddüm eden alkol istimali bu sürati normalin yarısına indirir. Tazyika maruz bulunulduğu zaman kanın seri devranı cetvellerde tahtit edilen işba miktarını arttırır; tazyik azaltma esnasındaki yavaş kan devrinin, Caisson hastalığında ve ensicenin normala nazaran daha fazla hali işbaa gelmiş olması ihtimalindendir.

Maalesef tazyik daima nabzı yavaşlatır. Nabzın düşmesi devranı demi geciktirir. Tazyik azalma esnasında kanın devrini tesri etmek için hareketler yapmak tavsiye edilmektedir.

Binnazariye, matlup olan tazyik azaltma müddeti oksijen veya Oksijen - Helyüm mahlûtunu teneffüs etmekle yüzde elli miktarına indirilebilir. Bu metot ancak sarnıçlarda yapılan tazyik azaltmalarda bir maske ile bu gazi teneffüsle kabildir. Fakat, sarfiyat noktai nazarından, denizdeki bir dalgıca bu gazi teneffüs ettirmek ameliyatta çok müşküldür. Tazyik altında teneffüs edilen oksijenin bir zehir olduğu malûmdur. Fakat yüzde 80 Helyum ve yüzde yirmi oksijen mahlûlü herhangi fena bir tesir bırakmadan vücuttan ayrılan azotu tahlile yardım eder.

Caisson hastalığının tedavisi üzerindeki etüdler ve tecrübeler ayrı bir meseledir. Seri tazyik artmasını, yavaş tazyik azaltmasının takip etmesi umumiyetle kullanılan usuldür. Bundan maksat da hâsıl olan azot habbeciklerini tekrar massedilecek bir cesamete kadar, tazyik vasıtasile, ufaltmaktır. Tazyik yükseltmekte teehhürün, vücuda yayılmakta olan habbelerin birleşerek büyümelerini ve bu büyüyen habbelerin izalesinin güçleşmesini intaç ederek daimî sakatlıklara sebep olması muhtemeldir. Büyük habbelerin bilhassa kalpte teşekkülü halinde tazyik odası faidesiz kalır. Uzun zaman oksijen veyahut oksijen - Helyum mahlutunun teneffüs azotu kan içinde eritmek için yegâne çaredir.

Yüksek tazyiklara maruz kalmanın tekerrürünün mutlâka daimî hastalıklar tevlit edeceği tamamile malûm bir hakikat değildir. Dalışı müteakıp tazyik odasında yapılan müdavattan sonra dalgıç bir müddet daha tamamile kendine gelemez, tansoyonun azalması ve nabzın yavaşlığı bir müddet devam eder. Elektrikli kardiyoğraf aleti zayıf kalp adalesindeki vaziyeti aynen gösterir. Kan tahlili de bazı bedenî faaliyetlerin tesiri altında bulunduklarını gösterebilir. Fakat bu tesiratın bazen faideli neticeler vermesi imkânsız değildir.

Bazı müdekkikler tecrübelerini evvelâ hayvanlarda yapıp badehu insanlara tatbik etmeğe çalışmışlarsa da insanlar üzerinde de tecrübeler yapılması lâzımgelmekte olduğu aşikârdır. Hayvanların teneffüs ve devranı dem cihazlarının başka olması dolayısile bu tecrübeler her zaman doğru neticeler vermemiştir. Hayvanlarda, çalışma tesirleri, yorgunluk vesaire gibi insanlar için gayrı tabiî olan haller üzerinde karar vermek imkânsız olduğu gibi diğer umumî hususattaki tezahürler de her zaman aşikâr değildir. Hayvanlar üzerinde yapılabilecek her tecrübe yapılmıştır. Buna rağmen insanlar üzerinde çalışmakla öğrenilecek birçok şeyler vardır. Bu tecrübelerde en küçük bir tehlikeden bile dikkatle içtinap edilmektedir. Derin umklara inmek, yüksek tazyika maruz kalmak halleri büyük hastalıkları intaç etmiyecek ve daima mülâyim neticeler verecek surette mutedil farklarla yapılır.

Yeni şekillerin tetkiki için gönüllü olarak tecrübelere girenler müstakbel nesillere daha yüksek selamet temini noktai nazarından en büyük şerefe layıktırlar.

Meslekî haberler

Toplıyan : Kurmay Yarbay RUHİ

Meslekî haberler

Bütün deniz kuvvetlerine bir bakış

(Eylûl 935 sonuna kadar)

Amiral Şer zırhlısı eylûl 935 sonunda Danzige dönmüş; Şileyzin torpito okulunun emrinde; Königsberg kruvazörü Kiel limanında bölük teftişini bitirmiş; birinci torpitobot yarım filotillâsı makinelerini elden geçirmekte; ikinci torpitobot yarım filotillâsı, top nişancılarının imtihan atışlarını yapmakla; üçüncü torpitobot yarım filotillâsı torpito okulunun emrinde bulunmakla, dördüncü torpitobot yarım filotillâsı bölük teftişi ile meşgul bulunmaktaydı. Filo refakat gemisi (Jagd) tersanede bulunuyordu.

Birinci mayn arama yarım filotillâsı, Pilav da uçak atışları yapmış, ikinci mayn arama yarım filotillâsı talim ve terbiye ile meşgul olmuş; birinci mania yarıcı yarım filotillâ, mania talim ve terbiyesi yapmış ve T 196 denizde atış yapmıştır.

Bütün gemiler ve birlikler; plân mucibince 9/9/935 de yalacak olan ve müteaddit tabiyevi talimleri ve savaş farziziyelerini ihtiva eden sonbahar manevraları için icap eden bilcümle hazırlık tedbirlerini almışlardır.

17/9/935 de, deniz başkomutanı tarafındai idare edilecek olan sevkulceyşi manevra ve tertip edilen resmigeçit; havanın fevkalâde fırtınalı bulunması yüzünden yapılamamıştır.

Bu sırada denizde bulunan gemiler ve botlar; 10 şiddetinde rüzgâr ve 7 şiddetinde denizle uğraşmağa ve küçük gemiler de, sığışacak limanları aramağa mecbur kalmışlardır.

Neticede bütün gemiler ve birlikler, ana limanlarına gönderilmişler ve en son olarak da hücum botları Vilhelmshafın dan Baltık denizine dönmüşlerdir.

Abukir, Hug ve Kresi namlarındaki ingiliz zırhlı kruvazölerine karşı 22/9/914 te kazandığı muvaffakıyetle deniz savaşı

tarihinde yeni bir çığır açan ve kıdemli yüzbaşı Wedigen komutasında bulunan U. 9 un ismi verilen yeni U. 9; 22/9/935 de hizmete girmiştir.

Lider ve başvekil Hitler, kıdemli yüzbaşı Wedigenin hatırasını tebcilen 27/9/935 de teşkil edilen denizaltı filotillâsına: (Wedigen denizaltı filotillası) ismini vermiştir.

Bu filotillâ (U 7, U 8, U 9, U 10, U 11, U 12) denizaltı gemilerile, refakat gemisi T 23 de terekküp etmektedir. Filotillâ komodoru, yarbay Doniçtir.

İngiltere

Gemi inşaatı:

Kızaktan inenler:

1933 - 1934 programına dahil bulunan « G » sınıfı destrosoryerden Glowworm, Grafton 22 - 7 - 1935 ve 18 - 8 - 1935 te sornikroft tarafından savzamtonda,

Greyhound, Griffin 15 - 8 - 935 te Vikers Armıstrong tarafından Barrow da; ayni günde; filotillâ lideri Gkenville Yarrow & Co. tarafından; ve Gallant filotillâ lideri de A. Stefan ve mahtumları tarafından 26 - 9 - 1935 te denize indirilmişlerdi.

G sınıfı destroyerlerden; 1936 ilkbaharında bitecek ve ekserisi, artık pek eskimiş bulunan ve Akdeniz filosuna mensup bulunan birinci filotillânın gemilerini değiştireceklerdir.

Bu sınıf gemiler, kendilerinden evvellki E ve F sınıflarından biraz daha küçük olup 1350 ton maimahrecinde, 95 metre boyunda 36 000 beygirlik makineye sahip bulunmaktadırlar. Buna mukabil E ve F sınıfları 1375 ton maimahrecinde ve 97 metre boyunda olup 34 000 beygir kuvvetinde idiler. Filotillâ liderlerinin maimahreci ise eskilerde 1475 yenilerde 1460 tondür. Silâhlar eski sınıflarda ayni kalmışlardır:

Muhriplerde: 4 adet 12 s/m lik, liderlerde 5 adet 12 s/m lik top ve beherinde 8 zer torpito kovanı.

1933 - 1934 programına dahil bulunan Porpoise sınıfı mayn denizaltı gemilerinden 1525 tonluk Narwahl Baroda Vikers Armstrong, Barrow tarafından 29 - 8 - 1935 te denize indirilmiştir.

Hizmete giren gemiler:

Leander sınıfının ıslâh edilmiş tipinin ilk gemisi olup 1931 - 1932 programına dahil bulunan Amphion kruvazörü; 31 - 7 - 1935 te, Portsmouthdaki devlet tersanesi tarafından bitirilmiştir. Bu sınıf gemiler; leander sınıfiyle ayni tonda (7000) ton olup; 8 adet 15,2 lik top ve 8 torpito kovanile mücehhezdirler. Amphion eylûl 1935 ortalarına doğru altıncı kruvazör filosunun sancak gemisi olmak üzere Afrika istasiyonununa iltihak edecekti.

1932 - 1933 programına dahil bulunan 10 600 tonluk maimahrecinde ve 4 adet 10,2 lik uçak topile mücehhez Woolwich ismindeki destroyer ana gemisi; 28 - 6 - 935 te: Fairfidield deki Gowan tersanesi tarafından bitirilmiş ve Akdeniz filosuna mensup Sandhurstı değiştirmiştir.

1933 - 1934 programına dahil bulunan ve Devenport daki devlet tersanesinde yapılan Kondonderry ismindeki gambot, 19 - 9 - 1935 Hasting gambotunun yerine kızıldeniz fırkasına iltihak etmiştir.

1933 - 1934 programına dahil bulunan ve kendi sınıfının ilk gemisi olan sahil gambotu Kingfischer 18 - 8 - 1935 te hizmete girmiştir. Bu gemilerin evsafı şöyledir:

Maimahreç: 585 ton; sürat 20 mil, bir Lo; 2 lik top, 160 ton mazot; boy 71,1 metre, en 8,01 metre su çekmesi: 1098 metre mürettebat adedi 60.

1933 - 1934 ve 1935 - 1936 programlarında bu sınıftan daha iki geminin inşası kabul edilmiştir.

Hawthorn deki Lesli - Hebburn tezgâhlarında inşa edilmiş bulunan Indus ismindeki gambot, 29 - 7 - 1935 te portsmouthdan hindistana müteveccihen hareket etmiş ve 1 - 9 - 935 te bombaya muvasalat ederek hint bahriyesinin sancak gemisi olarak hizmete girmiştir. Bu geminin evsafı şöyledir.

Maimahreç 1320 ton, makine kudreti 2 000 beykir kuvveti sürat 16,5 mil 2 adet 12 s/m lik 2 adet 4,7 s/m lik top.

Filonun taksimi:

İtalyan - Habeş anlaşmazlığından doğan beynelmilel gerginlik, ingiliz deniz nezareti muhtelif emniyet tetbirleri almağa

ve Akdeniz ile kızıldenizdeki kuvvetlerini takviye etmege sevk etmiştir. Bu takviyenin italyaya karşı hususî bir maksat istihdaf etmediğini İngiltere hükûmeti İtalya hükûmetine bildirmiştir. Buralarda deniz kuvvetlerinin (Yardımcı gemiler harıç) eylûl 1935 nihayetindeki mevcudu aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir.

Kazalar:

« Hasting » gambotu 6. 11 tarihinde Port Sudana girmeden kısa bir müddet evvel mercan bankları üzerine çıkmıştır. Gemi kurtarılmış ve « Londonderi » tarafından değiştirilmiştir.

Singapor:

Ayni zamanda iki savaş gemisini birden âlabilecek olan yeni kuru havnz ilk defa olarak bu senenin temmuz ayı nihayetinde açılmıştır.

Müttehidei Amerika

Filo harekâtı:

1936 filo manevrası deniz nezaretinin bildirildiğine göre nisan nihayetinden mayıs nihayetine kadar olmak üzere Panama kanalının batısında Bahrimuhiti kebirde yapılması kararlaştırılmıştır.

Yeni « Dale », « Makdonov » ve « Monogan » muhripleri hali hazırda Avrupa sularına müteveccihen tecrübe seyirleri yapmaktadır. Bunlardan « Dale » Savzaton, Napoli, Livorno, Vil Fıranz, Valansiya, « Makdono » Amisterdam, Haver, Porsmus, Vermoda adaları ve « Monogan » ise Belfast, Glaskov, Plimut limanlarına gitmişlerdir. « Arkanaz » ve « Voomng » gemilerinden mürekkep talim ve terbiye tümeni 26 - 8 - 1935 tarihinde Avrupa sularında geçen ecnebi memleketler seyahatinden sonra « Anapolis » e avdet etmiştir. Gemilerde 813 deniz talebesi ile 1. ve 3 üncü sınıf mühendisler bulunmakta idi. Bu esnada 2 inci sınıftan 363 mühendis bütün yaz deniz okulunda diğer derslerle beraber havacılık dersleri almaktadır.

Bahriye hava silâhları:

Filonun uçakları temmuz ve ağustos aylarında « Sandiyego » da bahriyenin hava istinat noktasında toplanmışlar ve

Aidiyeti	Harp gemisi	Uçak gemisi	Ağır kruvazör	Hafif kruvazör	Muhrip: Birlik	Muhrip: Adet	Denizaltı	Muhtelif	Hepsinin mecmuu
Bahrisefit	I. harp fırkası Rezaloyşin Balyont Revenç Barham Koineliza-bet	Gloryos	I. kruvazör fırkası London Devonşayer Şrapşayer Avuastralya	II. kruvazör fırkası Aretuza Delhi Durban Galetea Despeç	I. filotillâ 3. « 4. « Lider İhtiyat	9 9 9 1 3	I. filotillâ 6	—	
Mecmu	5	1	4	5	31		6	—	52
Vatan filosu	Hut Renovn	Korcos	—	2. Kruvazör fırkası Oryan Neptun Aşils	2. filotilla 5. « 6. « Lider İhtiyat	9 9 9 1 —	I. filotillâ Garyan	Ağdö-küçü Garyan	
Mecmu	2	2	—	3	28		6	1	41
8. kruvazör fırkası (Amerika-Şarki Hindistan) 4. kruvazör fıkası (Şarki Hindistan ve Şarki Asya)	—	—	Ekseter	Ajaks	—		—	—	
	—	—	—	Kolombo	—		—	Mayn Kruvazör Adençör	
	—	—	1	2	—		—	1	4
Tekmil mecmu	7	2	5	10	59		12	2	97

filonun hava şefi amiral « Butler » in emri altında vâsi mikyasta talimler yapmışlardır. Bu esnada müptedi personalın talim ve terbiyesile gece ve karartılmış bir halde uçuşlar yapılmış ve tabiyevî münferit talimler ve silâh talimleri muhtelif cins uçaklarla icra edilmiştir. Bu talim ve terbiye esnasında 23 - 8 - 1915 tarihinde filo « Sandiyego » ya gelmiş ve 410 uçağın iştirak ettiği bir hava resmi geçidi yapılmıştır. Bundan sonra uçaklar gemilerine avdet etmişlerdir.

Hava silâhının istimal kabiliyetini yükseltmek maksadile, uçak makine subaylarının daimî surette kalabilmeleri için yeni bir terfi kademesi açılmış ve şimdiye kadar olduğu gibi arasıra deniz subayı olarak ödev almak mecburiyeti kaldırılmıştır. Bu suretle bu subayların mesailerini yalnız uçak ve motor inşaatına hasretmeleri ve bu suretle terfilerinden geri kalmak korkusu izale edilmiştir.

« Vinson » kaidelerine göre ilk defa Filadelfiya deniz uçak fabrikalarında inşa edilmiş ve ağustos nihayetinde tamamlanmış olan ilk uçak iki kişilik çift satıhlı bir uçak olup okul uçağı olarak (Dubli kumant) yapılmış ve kara yahut deniz uçağı olarak kullanılmağa elverişlidir. Uçak (J 5) tipinde bir (Rayt motoru) ile saatte takriben 210 kilometre sürat yapmaktadır. Malûm olduğu veçhile « Vinson » kaidesine göre deniz uçağı % 10 u hükûmet fabrikalarında yapılmak mecburiyeti vardır. Bu sebepten deniz uçak fabrikaları 2.7 milyon dolar ile ıslah ve tevsi edilmişlerdir. Hususî uçak fabrikaları senelik ilk altı ayı zarfında 851 uçak inşa ederek % 14 bir fazla mesai göstermişlerdir. Bu 851 uçaktan : 517 tanesi dahilî hava seyrüseferleri, 173 tanesi askerî ihtiyaca ve 161 tanesi de ihracata mahsustu.

Geçen sene zarfında 1187 seyrüsefer uçağı yani dünya inşaatının % 31 i (acun inşaatı 3757 uçak) ve 2048 motor yani acun imalâtının, % 33 ü (acun imalâtı 6187 motor) inşa edilmiştir.

Filipin:

17 - 9 tarihinde millî intihabat yapılmıştır. Bu intihabat neticesinde âyan reisi (Manoel Küzeon) hükûmet reisi intihap edilmiştir. Amerika harbiye nazırı (Dern), 15 - 11 tarihinde Filipin hükûmetinin tesis merasiminde Amerika reisi cumhuru Rozvelt Manila da vekâlet edecek ve oradan Japonyaya gidecektir. Harbiye nazırı 25 - 9 tarihinde « Çester » ağır kruvazörile seyahate başlıyacak ve Havay'daki askerî mevakii teftiş ettikten sonra dönüşte (Guam) a gelecektir. Amerikan orduları kurmay başkanı general Doglas Mak Artür Filipin müdafaa kuvvetlerini organize etmeğe memur edilmiştir. General veda ederek Manila'ya gidecektir.

Japonya

Filo harekâtı:

Kazalar: Manevralar esnasında 15 - 9 tarihinde 4 üncü filoya mensup « Aşigara » ağır kruvazöründe vahim neticeler veren bir kaza vukua gelmiştir. Talim atışları esnasında bir iştial vukubulmuş ve 2 subay, 16 erbaş ve 28 erat yaralanmıştır. Yaralananlardan üçü ölmüş, diğer üçünün kurtulacağı ise pek şüpheli bulunmuştur. Fazla tafsilât yapılmakta olan tahkikat neticesinde meydana çıkacaktır.

Manevraların devamı esnasında ve 26.9 gecesi bir tayfunda « Hatsuhuki », « Yugiri », « Mutsuki » ve « Kikutsuki » destroyerleri « Hosho » uçak gemisile musademe etmişler ve bu esnada fazla miktarda erat denize dökülmüştür. Resmî listeye nazaran bir kişi boğulmuş, 10 kişi yaralanmış ve kurtarılmış olması çok gayrı melhuz olan denize gidenlerin adedi ise 62 kişi olarak tesbit edilmiştir. Derhal ışıldaklarla yardıma koşan diğer gemiler ancak henüz gemi dahilinde bulunan mürettebatı kurtarabilmişlerdir.

Hattâ Japonyada bu tayfun esnasında, 200 kişi ölmüş, 80,000 ev ve 200 köprü harap olmuş ve doğu sahilinde seyrüsefer tamamen muattal kalmıştır.

Okul gemileri tümeni « Yakomo » ve « Asama » gemilerinden müteşekkil olarak 5 aylık bir ayrılıştan sonra « Yosuka » limanına dönmüşlerdir. Mühendislere sıla mezuniyeti verilmeksizin filodaki gemilere dağıtılmışlardır. Eylül bidayetinde her iki yeni hafif kruvazörler « Mikuma » ve « Mogami » gemileri

Kontır amiral « Şimada » emrinde 7 inci tümen olarak 1 inci filoya iltihak ederek büyük manevranın bir kısmına iştirak edebilmişlerdir. Şimdiye kadar « Yokusuka » üssübahrisine mensup olan « Kongo » harp kruvazörü « Sasebo » limanına tayin edilmişdir. Bu sene içinde, büyük deniz üslerinin her birinde birer liman muhafaza tümeni tesis edilmiştir. 1933 senesinde yapılan deniz üslerinin muhafaza temenile birlikte, Kontır amiral komutası altında birliklerin tesisi lüzumlu görülmüştür. Şimdiye kadar olan muhafaza tümeninin şefleri, deniz üstünde talim ve filosile birlikte çalışmak için kâfi fırsat bulamıyorlardı. Bu liman muhafaza tümeninde büyük gemiler ve destroyerlerle denizaltı gemileri bulunmaktadır.

Bu sene tayin edilen genel müfettiş amiral « Nomura », « Yokozuka » ve « Sasebo » deniz üslerini ve buralara tâbi olan hava istasiyonlarını teftiş etmiştir.

Gemi inşa:

Omurgası vazedilenler: 9 - 7 tarihinde « Suzukaza » destroyeri « Uraga Dok Kompani » tezgâhında « Yamakaza » destroyeri 19 - 12 - 1934 tarihinde olmayıp 25 - 5 - 1935 omurgası vazedilmiştir.

« Osaka » demir fabrikalarında 3 - 8 tarihinde №: 17 mayn taharri gemisi kızaktan inmiştir. « Çoşima » hafif kruvazörü filo listesinden ihraç edilmiştir. Tasvip edilen fakat henüz inşasına başlanmamış olan gemilere aşağıdaki isimler verilmiştir:

Hafif kruvazör « Şikuma » 8500 ton, uçak gemisi « Hiryo » 10.500 ton, deniz uçağı gemisi « Hiyoda » ve « Mitsuhu » beheri 9000 ton, - 1378 tonluk destroyer №: 75 « Asashiyo », №: 76 « Oshiyo », №: 77 « Mitsushiyo », №: 78 « Arashiyo », №: 79 « Asugumo », №: 80 « Yamagumo », №: 81 « Natsugumo », №: 82 « Minegumo », №: 83 « Kasumu ». - 600 torpitobotlardan: №: 9 « Kiji », №: 10 « Kari », №: 11 « Sagi », №: 12 « Hatu », tamirat gemisi « Araşi » 800 ton.

1934 senesinde tecrübe seyrinde devrilmiş olan « Tomozuru » torpitobotu « Maizuru » deniz tezgâhlarında tadil edildikten sonra tekrar hizmete girmiştir. Gerek bu gerekse müşabihi diğer üç botta yapılan tadilât « İstikrar - Stabilite » ye aitti. Bu gemilerde top kısmı ayni kalmış yalnız torpito tüyuplarından 2 tanesi çıkarılmış ve yalnız ikisi kalmıştır.

Henüz kızakta bulunan diğer dört torpitobot biraz daha büyükce olup 527 ton yerine 595 tondur. Hepsi ayni top silâhını 3 adet 12.7 s/m. fakat 2 torpito tüyubu yerine 3 torpito tüyubunu havi bulunmaktadır.

Seferberlik talimi:

Osaka ve Kobe havalisinde, deniz teçhizat sanayii tarafından adedi 200 e varan ve gemi inşa, madenî imalât, makine, elektrik, melbusat ve kimya sanayiinin iştirakile bir seferberlik talimi yapılmıştır. Bu suretle mezkûr fabrikaların ani olarak zuhûr edecek bir ihtiyaç karşısındaki takatleri tecrübe edilmiştir. Bu talimin idaresi Osakadaki deniz idaresi tarafından yapılmıştır.

Denizin hava silâhları:

Halk deniz ianesi olarak Mançuri meselesinin zuhurundanberi 1935 senesi vasatına kadar takriben 4.7 milyon « yeni » toplamak ve bu para ile 83 adet uçak ve diğer levazımat alınmıştır. Çiktav da oturan 15000 Japon tarafından bir keşif uçağı alınarak 20.7 tarihinde « Koma » kruvazörüne merasimle teslim edilmiştir.

Deniz telsiz mevkileri:

Saitama vilâyetinde « Ovada » « Mahi » mevkiindeki Honşo adasında büyük bir deniz telsiz istasiyonu yapılmaktadır.

Personal:

1935 kadrosuna nazaran 7018 kişi atideki mesleklere mensup bulunmaktadır:

407	idare subayı	4035	güverte subayı
75	gemi inşa subayı	1742	makine subayı
52	makine » »	523	sıhhiyye subayı
163	silâh » »	21	eczacı subayı

1934 senesinde 5713 müracaattan 200 kişi deniz subaylığı mesleğine kabul edilmiştir.

Çoşima tüneli :

Halihazırda dahiliye nezaretinde Çoşima yolu üzerinde bir tünel inşasında pilânı tetkik edilmektedir. İnşaat 10 sene devam edecek ve 1.5 milyar (yen) e mal olacaktır. Tünelin methali Kiyoşoda «Karatsu» noktası ve nihayeti de Korada «Fuzan» mevkii olacaktır.

Mançuri

Mançuri İmparatoru, hükûmeti ele aldığından beri ilk defa olarak Harbindeki savaş gemilerini teftiş etmiştir. Sungarı nehir kilotolası hali hazırda ekserisi yeni gemilerden olmak üzere 15 gemiden müteşekkildir. Vazifesi nehir polisine yardım ve Rusya tarafındaki hudut muhafazasıdır. Nehir gambotu «Fumin» 22-7 tarihinde Sungarı nehri üzerinde 150 haydudun hücumuna maruz kalmıştır. Harice çıkarılan kuvvetlerle saatlerce süren mücadeleden sonra haydutlar 40 kişi telefat verip 4 makineli tüfek ve 20 beygir bırakarak dağılmışlardır.

Siyam

Hali hazırda altı Siyam deniz subayı Japonyadaki deniz tesisatını tanımak gayesile 6 ay müddetle Japonyada kalacaklardır. Siyam dostluğunu temin için büyük gayretler sarf eden Japonya, mezkûr bahriye tarafından yeni verilen 7 adet torpito botun siparişini almağa muvaffak olamamıştır. İtalyan tersaneleri fiat itibarile Japon tekliflerinin o derece dununa gitmişlerdirki, neticede siparişi de almışlardır. Hali hazırda Siyam bahriyesi için İtalyan tezgâhlarında 9 adet torpitobot, 2 adet mayn taharri gemisi ve Japonyada 2 adet gambot (okul gemisi) takriben 2000 tonluk hali inşadadır. Denizaltı gemilerinin sipariş hakkındaki müzakerat mütereddit bir safhadadır.

Fransa

Filo taksimatı :

İtalyanın habeşistanı savaş ile tehdidi karşısında Bahrisefitteki ingiliz savaş gemilerinin göstermiş olduğu müteyakkız vaziyete mukabil fransız hükûmeti italya ile olan sıkı münasebetine

savaş gemilerinin taksiminde nazarıdikkati calip değişiklikler yapmıştır. Yalnız aksayı şarktan memlekete dönmekte olan (Dumunt Dörvil) ğanbotu (1968 ton) Cibutiye gönderilmiştir.

Alman - ingiliz filo anlaşması :

Matbuattaki Alman - İngiliz filo anlaşmasına ait heyecan Habeşistan meselesi karşısında diğer milletler ve akvam meclisinin alacağı vaziyet en mühim hadiseyi teşkil ettiğinden bir az sükûnet bulmuştur. Hali hazırda matbuatta yalnız iddialar tekrar edilerek alman inşaatı bahriyesinin Fransayı tehdit ettiği yazılmakta ve muayyen bir teklif yapılmaksızın Fransız filosunun büyütülmesi talep edilmektedir.

Personal :

Miktarı 60,000 ne baliğ olan zabit, küçük zabit ve erattan takriben 6 - 7000 kişi sahil müdafaası ve deniz uçakçılığına, 13 - 14,000 kişi de kara hizmetinde üssübahri ve okul işlerinde kullanılmaktadır. Gemilerdeki personalın adedi takriben 39 - 40,000 ne varmaktadır. Bu personal adedi hizmette bulunan gemilerin adedi fazla tezayüt etmiş olmasına rağmen 1922 denberi değişmemiştir. Kadrosu boş olan mevkilerin personal adedi takriben 8,000 olarak tahmin edilmektedir.

Brest ve Tolon da karğaşalıklar:

Karğaşalıklara ait muhakeme işleri nihayete varmaktadır. Kabahatlilere cezaları verilmektedir. Mahkeme neticesinde karğaşalığa sebebiyet verenlerin maksadı, dahilinde « Dunkerk » gemisinin inşa edilmekte olduğu havuzu su ile doldurarak geminin bitirilmesini tehir etmek olduğu anlaşılmıştır. Havuz personalının fili mukavemeti sayesinde bu hadisenin meydana gelmesinin önüne geçilmiştir. Bu Tolondaki karğaşalıklar 290,000 frank maddi zarara sebebiyet vermiştir. Brestte amiral Loren yerine, amiral Çester deniz komutanı tayin edilmiştir.

Gemi inşası :

Brest de 1932 senesinde kuru havuz dahilinde omurgası vazedilmiş oln «Dungerk» 2-10-935 tarihinde havuza su

koyverilmek suretile yüzecektir. Bunu müteakip Brestte daha uzun olan bir havuza getirilecektir. Geminin 1937 senesi kânunusanisinda hitam bulacağı tahmin edilmektedir. 1934 senesi Teşrinievvelinde Sannazarda Penhove tezgâhlarında başlanılan « Strazburg » un inşa müddeti « Dungerk » e nazaran daha kısa süreceği tahmin edilmekte ise de buna dair tafsilât mevcut değildir.

« Lafranz » ismindeki ilk 35,000 tonluk gemi Dungerk havuzu terk eder etmez, inşayabaşlanılacaktır. (Emil Bertin) mayn kruvazörü Sannazar da dört aylık esaslı bir tamirden sonra Brestte 2 inci tümene iltihak etmiştir. « Surkof » denizaltı kruvazörünün tersane zamanı nihayet bulmağa yaklaşmıştır. Bundan sonra Şarkî Bahrisefitte uzun bir seyre çıkacaktır.

« Atelye e Şantiye dö la lüvar » tarafından inşa edilen « Konkeran » denizaltı gemisi sitabile tecrübesi için yapılan tecrübe seyirlerini muvaffakıyetle bitirmiştir. Gemi bir kaç hafta evvel yapılan tecrübeleri fabrikada da tekrar etmek üzere Sannazara avdet etmiştir.

Eski alman kruvazörü « Regensburg » ve şimdiki « Sitrazburg » gemisi hizmetten çıkarılmış ve teşrinievvelden itibaren Loryan da ikinci tümenin 6 ıncı destroyer kısmına ikamet gemisi olarak kalacaktır.

Filotillâ lideri « Gepart » 6 ay için Levant filotillâsına geçerek « Bizarta » daki tersanede esaslı tamire alınan « Kersen » gemisinin vazifesini almıştır. Bu tersane hali hazırda esaslı büyük tamirler yapabilecek derecede tevsi edilmiştir. «Simon» ve « Frondör » destroyerlerinin tamirleri hitam bulmuştur. « Simon » 7 ay müddetle Marok sahillerinde karakol gemisi olarak gönderilmiş ve oradaki « Fuğuer » gemisinin yerine geçmiştir.

II. Tümenin 6 ıncı torpito filotillâsı « Doryan » limanında bulunmak emrini almış, « Bordelâ » torpitobotu Şerburga gitmiştir.

Okul gemisi seyyahati :

Okul kruvazörü « Jandark » 5.10 tarihinde bir talim seyyahati için Bresti terkedecektir. Gemi evvelâ Afrikanın şark

sahillerine giderek 12 - 14 10 da port etiyen ve 16 - 21 10 da Dakar 23 - 27 10 da Konakride bulunacaktır. 2 - 6 10 tarihinde kruvazör « Senthelen » adasını ziyaret edecek ve ondan sonra 19 - 23 11 tarihine kadar kalacağı Arjantinde Porto Belgırano ya hareket edecektir. Kruvazör bundan sonra Macellan geçidini ve Patagonya kanalını geçerek (Valpireze) ye gidecek (9 - 16 12) den sonra seyir devam ederek yan farnandez (18 - 21 12) Port Sıtanley (28 - 31 12) Mardel Pilâta (4 - 7 1) Tiristan Da Gunha (15 - 1) üzerinden, Doryan (3 - 2 8) Basaz Da İndiya adaları (13 - 14 2) Madagaskarda Diya go Suarez (17 - 18 2), Reonyon üzerinden (20 - 24 2) Mavrityos (25 - 29 2) Madagaskarda Tamata da (2 - 9 3) Rossiye (11 - 24 3) Diyego Suarez (24 - 3 1 4), Senşelen (3 - 7 4) Cibutiye (13 - 15 4) ve İstanbuldan (20 - 22 4) Breste (1.5) dönecektir.

İtalya

Filo harekâtı :

Habeşistana karşı olan harekât hazırlıkları ile birlikte şarki Afrika sularına atideki gemiler toplanmışlardır.

Eski kruvazör « Bari » (3250 ton eski Pillav), eski kruvazör Taranto (3200 ton, sabık Şitrazburg), 4 destroyer, 6 denizaltı gemisi, (Bazı haberlere nazaran 8 denizaltı gemisi) 2 adet denizaltı refakat gemisi, 4 gambot 4 mazot gemisi, 2 su gemisi, 2 hastahane gemisi 1 romorkör, 1 kablo döşeyici gemi, 1 adet sabih havuz.

Bahriye en yüksek komutanlığı Masuada bulunup Kontur Amiral Piyetro Barona tevcih edilmiştir. Amiralın emri altında Albay Diyego Pardo sancak gemisi olan « Bari » gemisinde şarkî afrika müfrezesinin şefidir.

Holanda

Denizaltı gemileri :

11.7 tarihinde yeni « K XVIII » denizaltı gemisi (850 ton) 14. 11. 34 tarihinde, 35 kişi ile (Helder) den başlayan uzun seyyahati Surabaya da bitirmiştir. Denizaltı gemisi, Madeyra

Sentvinçez, Dakar ve Pernambuku ya uğradıktan sonra kânunusani ayında Riyodejaneyro ya varmıştır. Bundan sonra seyahatine devam ederek Montevideo, Boenosayres, Tristan Dagunha dan Kaptavına gelmiş ve bundan sonra mayıs nihayetinde Mavrityos ta Dorban ve haziran nihayetinde Avustralya limanlarından « Karamantele » gelmiştir. 2. 7 tarihinde seyyahatinin nihayeti olan Surabaya muvasalat etmiştir.

Esas itibarile ehemmiyeti olan bir hâdise cereyan etmeksizin yapılan ve 23.000 mil imtidadında olan bu seyyahat şimdiye kadar bir denizaltı gemisi tarafından yapılmış olan en büyük seyyahattir. Deniz ilimleri hakkında tetkikat yapmak üzere profesör doktor Maynes de bu seyyahate iştirak etmiştir.

Deniz matbaasında satılan meslekî asâr

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Cilt-siz Kr.	Tarihi tab'ı
Adedi devir müş'iri		2	1326
Su borulu kazanlar		3	«
Basra körfezi rehberi		1	1327
Polimetre		1	1328
Yeni usul seyrisefain		3	«
Rasat rehberi		2	«
Hangi yıldızdır		2	«
Yağ mayii mahrukatı ve tertibatı		1	«
Kuvvei umumiyei bahriye		10	1329
İrtifa cetveli		5	«
Hukukı düvel		10	«
Ameli topçuluk		1	«
Harbibahri esasları		4	«
Barometre risalesi		12	1330
Nazari topçuluk		3	«
Sefaini ticariye hamuleleri		2	«
Bahriye teskerecilerine rehber		7½	1331
Donanmada terbiyei bedeniye talimatnamesi		5	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Cilt-siz Kr.	Tarihi tab'ı
Sefain patenteleri		1	1332
Maden kömürleri		1	1333
Cedavili riyaziye		10	1334
Malûmatı fenniye (fizik)		15	«
Hukuku idarei esasiye		10	«
Bahriye müzesi kataloğu		15	1335
Hukuku tasarrufiye ve emlâk		20	«
Hesabı ameli		10	«
Sürgülü cetvel		10	«
Seyrisefain dersleri (parakete hesabı)		11	1338
Men'i musademe nizamnamesi		14	«
Cayro pusulası		12	«
Tabiyei bahriye		15	«
Türkiye-İtalya tarihi bahrisi		43	1339
Edebiyat dersi hulâsaları		5	1340
İngilizce Türkçe lûgat	550		«
Fener risalesi		17	1341
Cedavili felekiye		25	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Gemicilik kitabı (altı cilt) takımı		280	1342
Heyeti bahri (birinci tab'ı)		27	1925
Bahriye gedikli mektebi sıhhiye sınıfı ders programı		2¼	1926
Harbibahrî san'ati (mülâzimlere mahsus)		15	1927
Yabancı memleketlere gönderilecek zabitan ve talebe talimatı		5	1928
Harbi umumide Alman açıkdeniz donanması	37	25	«
Harekâti bahriye kitabı birinci cilt		50	«
« « « ikinci «	90		1926
« « « üçüncü «		50	1928
Tayyareler ve mücadele		16	1929
Büyük harpte İtalya bahriyesi		25	«
Büyük donanma	53	38	«
Mayn tarayıcılığı		5	«
Jotlant muharebei bahriyesi münasebetsizlikleri		12	«
İşaret kurs kitabı		4	«
Gaz, duman ve sitim tehlikesine karşı müdafaa		5	«
Askeri deniz mektepleri ve kursları müdürlüğü talimatı		5	«
Deniz harp oyunları esasları		3	1930

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Akdeniz kılavuzu		15	1930
Almanca torpito lûgat kitabı		7½	—
Manevra levhası		2	—
Deniz mecmuası		30	Muhtelif senelere aittir
Telsiz cep kitabı		5	1930
Mesahai bahriye icmali		10	1931
Denizde Kimya harbi		5	«
Türk ve Yunan Dz. harbi hatıratı ve 1909-1913 Yunan bahri tarihi		25	«
Askerliğe hazırlık dersleri		10	«
Seyrisefain notları		15	«
Karadeniz kılavuzu		25	«
Fizik notları		5	«
Muharebede hattı harp gemisi	39	25	«
Bugünkü tayyare gemileri		3	«
Sefaini harbiye inşaatının sureti inkişafı		5	«
Denizaltı muhabere vesaiti notları		5	«
Denize ait tarihi makalât		6	«
Yeni Anşots cayro pusulası		4	«

Eserin ismi	Fiatı Çiltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Deniz askerine mahsus ders kitabı	54	37	1931
Deniz harpleri atlası		8	«
Tabiyevi seyirler		12	«
Deniz gedikli mektebi spor albümü		17	«
Deniz levazım tabiyesi notları		6	«
Marmara denizi kılavuzu		25	«
Yıldızlar atlası		35	«
Sahillerimizdeki mevkilerle limanların isimlerini gösterir lûgatçe		10	«
Bahriye mektepleri tarihçesi		32½	«
Büyük harpte deniz muharebeleri		50	«
Kılıç Ali ve Lepanto (322 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		20	«
(1866 - 1869 Girit ihtilâli) Gamsız Hasan Bey Erkadiyi nasıl batırdı.		15	«
Napolyon Bonapart		15	1932
Deniz harp tarihi notları		20	«
Zabit vekillerine mahsus mayn kursu notları (yalnız subaylara mahsustur)		25	«
Taharri		6	«
Türklerin deniz muharebeleri		80	«
325 numaralı Deniz mecmuasının tarihî ilâvesi (Eneski Amerika haritası)		15	«

Eserin ismi	Fiatı Çiltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
Deniz sporculuğu		20	1932
Denizaltı gemisi notları (Yalnız subaylara mahsustur)		25	«
Büyük harbin deniz sevkulceyşi		12	«
Sahil müdafaasında meslekî ve hususî vazifeler (subaylara mahsustur)		16	«
Muhtasar deniz harbi tarihi		32	»
Deniz Lisesi 1930 - 1931 mezunları hatıra albümü		120	«
Balkan harbinde Türk filosu		60	«
Askerin maske altında talim ve terbiyesi (yalnız subaylara mahsustur)		4	«
Deniz subaylarına mahsus hüviyet cüzdanı		15	«
Deniz zabitlerine öğütler		15	«
Denizaltı gemisi ve deniz kuvveti		15	1933
Askerliğe hazırlık dersleri (dördüncü kitap)		12	«
Deniz ordusunda levazım hizmetleri (akademi neşriyatından)		12	«
Tayyare dafii toplarına mahsus harici balistik (yalnız subaylara mahsustur)		10	«
Topçuluk notları		7	«
Sancağımız (329 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		15	«
Denizde ve karada eşyanın muhafaza usulleri		6	«
Tirpiç'in hatıratı		60	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarih tab'ı
Zabitler, gedikli küçük zabitler telsiz ve motor, efrat telsiz ve elektrik ve motor kursu programı.		8	1933
Makine gedikli küçük zabitlerini yetiştirme programı.		6	«
Akdeniz hakimiyeti ve Türkler.		15	«
Kumanda san'atı.		10	«
Deniz Harp akademisi talimatı.		5	«
Deniz iaşe notları.		10	«
Deniz topçu personalına mahsus yetiştirme programları. (yalnız subaylara mahsustur)		8	«
Deniz gedikli küçük zabit hazırlama mektebi talimatı		8	«
Seyir ve porsun kursları programları. (yalnız subaylara mahsustur)		5	«
Deniz mülâzimleri ve zabit vekilleri için nazari topçuluk (subaylara mahsustur)		5	1934
Deniz Gedikli Küçük Zabıt Hazırlama Mektebi müfredat programı		10	«
Orta zaman denizciliği (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
Büyük harbe girmezden evvel ve girdikten sonra İngiliz bahriyesi (331 № lı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
331 numaralı Deniz mecmuası		20	«
332 numaralı Deniz mecmuası		20	«
Milâttan önce Akdeniz (332 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		5	«
Uçuculuk - Denizaltı gemiciliği - Dalgıçlık (32 n3umaralı Deniz mecmuasının ilâvesi)		4	«
Yeni gemicilik (Yedinci kitap)		15	«

Eserin ismi	Fiatı Ciltli Kr.	Fiatı Ciltsiz Kr.	Tarihi tab'ı
8 m/m lik Alman maksimi ağır makinelitüfek ve 20 m/m lik Orliğon makine toplarile 40 m/m lik Vikers makineli toplarına ait kurs notları		7	1934
333 numaralı Deniz mecmuası		20	«
333 numaralı Deniz mecmuasının lâhikası (deniz kuvveti)		5	«
Jutlant muharebei bahriyesi		30	«
Deniz tabiyesi		10	«
Deniz kuvvetlerinde miyar eşya serisi (Birinci sınıf birinci kısım)		20	«
Oşinografi		30	«
Deniz erkâmharbiye vazifeleri ders notları sınıf 2		40	«
Deniz erkâmharbiye vazifeleri ders notları sınıf 3		40	«
Umman ve Hind denizleri hakimiyeti ve türkler		35	«
Gemi topçuluğunun geçirdiği safhalar		6	«
334 numaralı Deniz mecmuası		20	«
335 numaralı Deniz mecmuası		20	1935
335 numaralı Deniz mecmuasının ilâvesi (bir türk denizcisinin hatıratı)		10	«
Amerikan mayn fırkası yahut şimaldenizi Mayn maniasının dökülmesi		12	«
Yeni muhriplerin torpito manzumelerine ait kurs notları (yalnız subaylara mahsustur.)		6	«
336 numaralı Deniz mecmuası		20	«
336 numaralı Deniz mecmuasının tarihi ilâvesi (Çanakkale ve 18 Mart 1915)		10	«

Eserin ismi	Fiatı		Tarihi tab'ı
	Ciltli Kr	Cilt siz Kr.	
336 numaralı Deniz mecmuasının lâhikası (ordu ve donanmanın müşterek harekâtı)		7	1935
Deniz kuvvetlerinde miyar eşya serisi (ikinci sınıf birinci kısım)		20	«
Büyük kumanda kursunda yabancı mütehassısların okuttukları ders mevzuları (yalnız subaylara mahsustur.)		20	«
Erkânı-harbiye vazifeleri ders notları sınıf I (yalnız subaylara mahsustur.)		20	«
Deniz erkânı harbiye vazifeleri ders notları eki (yalnız subaylara mahsustur)		40	«
337 sayılı Deniz mecmuası		20	«
337 sayılı Deniz mecmuasının tarihi ilavesi (Rus karadeniz filosu tarihi)		10	«
338 sayılı Deniz mecmuası		20	«
1877 - 1878 Türk - Rus harbinde deniz harekâtleri (338 numaralı mecmuanın tarihi ilâvesi)		25	«
Yirminci yüz yılda Akdeniz egemenliği		10	«
Donanmada boya işleri		12	«